

PROTOKOLL

ITF-KONGRESS

HELSINKI 1962

MIT BERICHTEN

FÜR DIE JAHRE

1960 UND 1961

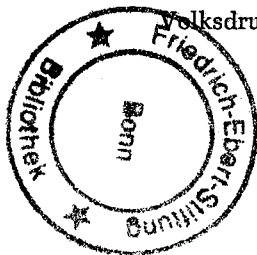


ITF

LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION

X 2267



Volksdruckerei Basel

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Todesfälle	5	Asien	53
Einleitung	6	Lateinamerika	56
I. Leitende Gremien und interne Organisationen	8	V. Tätigkeit der Sektionen	59
Kongreß	8	Seeleutesektion	59
Generalrat	11	Sondersektion der Seeleute	68
Exekutivkomitee	15	Hafenarbeitersektion	72
Geschäftsführender Ausschuß	16	Sektion der Eisenbahner	77
Präsident und Vizepräsident	16	Sektion Straßentransport	89
Regionalausschuß	16	Sektion Zivilluftfahrt	103
Rechnungsprüfer	17	Sektion der Hochseefischer	107
Informationsdienst und Veröffentlichungen	17	Sektion der Binnenschiffer	111
Das Sekretariat	18	VI. Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen	114
Vertretungen der ITF auf Kongressen und sonstigen Tagungen	19	Ausschuß der ITF-Verbände in der EWG	114
II. Mitgliederbestand	22	IBS/IBFG-Beziehungen	115
Neubeitritte	22	VII. Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen	117
Liste der Mitgliedsverbände	25	Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, Genf, März und April 1960	117
III. Arbeitskonflikte und gewerkschaftspolitische Kampfmaßnahmen	40	Internationale Atomenergieagentur	117
Streiks im ostafrikanischen Eisenbahnwesen	40	Wirtschaftskommission für Europa (ECE)	118
Gewerkschaftsrechte in Japan	41	Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (IMCO)	121
Belgischer Generalstreik	42	Internationale Arbeitsorganisation	123
Gewerkschaftsrechte der indischen Eisenbahner	42	IAO-Joint Maritime Commission, Genf, 25. September bis 6. Oktober 1961	123
Streiks der US-Flugingenieure	43	Dreigliedriger JMC-Unterausschuß für Seeleutewohlfahrt, Genf, 18. bis 22. September 1961	124
Dänischer Transportarbeiterstreik	43	IAO/WGO-Ausschuß für Seeleutesundheit und -hygiene, Genf, 1. bis 4. Mai 1961	124
Streik des Bodenpersonals der Alitalia-Zivilluftfahrtsgesellschaft	43	Siebente Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses, Genf, 8. bis 19. Mai 1961	125
Arbeitskonflikt der französischen Flugbesatzungen	44	Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)	130
Streik der finnischen Bordmechaniker	44	VIII. Verschiedenes	133
Streik der französischen Eisenbahner	44	IBS/IBFG-Mission nach Griechenland	133
Uruguayischer Eisenbahnerstreik	44	Finanzbericht 1960 und 1961	135
Argentinischer Eisenbahnerstreik	45	Revision der Satzungen	145
Griechischer Eisenbahnerkonflikt	45		
Streiks in Ghana	46		
IV. Regionale Tätigkeit	48		
Organisation	48		
Zusammenarbeit zwischen IBS und IBFG	50		
Afrika	50		

	Seite		Seite
Tagesordnung	167	Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion	285
Anträge	168	Bericht über die Konferenz der Hochseefischer-Sektion	291
Protokoll	175	Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion	298
Eröffnung des Kongresses	175	Bericht über die gemeinsame Kon- ferenz der Sektionen des Binnen- verkehrs	305
Ansprache des Präsidenten	176	Bericht über die Konferenz der Sektionen der Binnenschiffer	308
Berichte über Sektionskonferen- zen und Ausschußsitzungen	274	Bericht über die gemeinsame Kon- ferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter	310
Bericht des Mandatsprüfungsaus- schusses	274	Delegiertenliste	315
Bericht des Entschließungsaus- schusses	275	Gäste	323
Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport	277		
Bericht über die Konferenz der Hafenarbeitersektion	280		

Todesfälle

Sir Alan Birch, Generalsekretär des britischen Verbandes der Arbeitnehmer im Handel, am 13. Dezember 1961 im Alter von 51 Jahren.

A. Birkeland, ehemaliger Präsident des norwegischen Seeleuterverbandes, am 24. September 1960 im Alter von 69 Jahren.

T. C. Carroll, ehemaliger Präsident des Verbandes des Gleisinstandhaltungspersonals der USA, im Oktober 1960.

H. Jahn, ehemaliger Präsident der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, ehemaliger Präsident der ITF und Mitglied des Exekutivkomitees, am 10. Juli 1960 im Alter von 74 Jahren.

C. Kamp, ehemaliger Vizepräsident der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und Mitglied des Generalrates der ITF, am 31. Januar 1960 im Alter von 70 Jahren.

S. Koutio, Präsident des finnischen Kraftfahrerverbandes, stellvertretendes Mitglied des Generalrates der ITF und Mitglied des Sektionsausschusses der Sektion Straßentransport, am 17. August 1960.

Gambart de Lignières, Generalsekretär des Verbandes französischer Flugingenieure, Vizevorsitzender der Zivilluftfahrtssektion der ITF, am 10. Mai 1961, zufolge eines Flugzeugunglücks.

E. Peterson, ehemaliger Sekretär und Kassenwart der USA-Vereinigung der Maschinisten, im März 1961 im Alter von 66 Jahren.

J. Stedinger, Sekretär der deutschen Gewerkschaft öffentlicher Dienste, Transport und Verkehr, stellvertretendes Mitglied des Generalrates der ITF und Mitglied der Sektionsausschüsse Straßentransport und Zivilluftfahrt, am 26. März 1961.

J. A. Wilson, stellvertretender Generalsekretär der britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und der Zivilluftfahrt, am 10. Juli 1961.

Lord Winster, Präsident der britischen Vereinigung der Offiziere in der Zivilluftfahrt und der Handelsmarine, am 7. Juni 1961 im Alter von 76 Jahren.

TEIL II

PROTOKOLL

Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßungsansprache.
2. Ansprache des Präsidenten.
3. Geschäftsordnung.
4. Wahl des
 - a) Mandatprüfungsausschusses;
 - b) Entschließungsausschusses.
5. Tätigkeitsbericht 1960/1961.
6. Finanzbericht, Bericht der Rechnungsprüfer, Mitgliedsbeiträge.
7. Satzungsrevision.
8. Die wirtschaftliche Integration und ihre Auswirkungen auf die Arbeitnehmer im Verkehrssektor.
9. Eingereichte Entschließen und Anträge.
10. Wahlen:
 - a) leitende Gremien;
 - b) Ausschuß der Rechnungsprüfer;
 - c) Generalsekretär.
11. Sitz der ITF.
12. Termin und Tagungsort des nächsten Kongresses.

Anträge

1. Abänderung der Satzungen: Kongreß

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki beschließt, daß der Artikel VI, Abschnitt 2, der ITF-Satzungen den folgenden Wortlaut haben soll:

«Ordentliche Kongresse finden alle drei Jahre statt. Das Exekutivkomitee bestimmt den Zeitpunkt.»

Antragsteller:
Norwegischer Seeleuteverband
Norwegischer Transportarbeiterverband
Norwegischer Lokomotivführerverband
Norwegischer Eisenbahnverband

Bemerkung:

Die antragstellenden Organisationen bemerkten, daß dieser Antrag erst dann unterbreitet wird, falls der vom Exekutivkomitee vorgeschlagene neue Wortlaut der Satzungen, der bereits einen dreijährigen Kongreß vorsieht (s. XXVII C-4), verworfen wird.

Vorstand

a) **Artikel VIII, Para. 2**

Zeile 1: *zweiundzwanzig* anstatt «sechszwanzig».

b) **Artikel VIII, Para. 9**

Zeile 1: *zweimal* anstatt «einmal».

Geschäftsführender Ausschuß

c) **Artikel IX, Para. 1**

Zeile 2: *vier* anstatt «sechs».

d) **Artikel IX, Para. 2 (Seite 8a)** soll lauten:

«Der Vorstand kann, falls er dies als notwendig erachtet, gewisse seiner Vollmachten und Funktionen dem Geschäftsführenden Ausschuß übertragen.»

e) **Artikel IX, Para. 3 (Seite 9a)**

Zeile 1: *zweimal* anstatt «dreimal».

Fachsektionen

f) **Artikel XV, Para. 6 (Seite 12a)**, soll lauten:

«Abstimmungen auf Sektionssitzungen erfolgen durch Handaufheben oder nach Mitgliedszahlen. Bei Abstimmungen nach Mitgliedszahlen entspricht die Zahl der Stimmen, über die ein Verband verfügt, der

der zahlenden Mitglieder dieses Verbandes aus der betreffenden Berufsgruppe, gemäß den am Ende des Jahres von der betreffenden Sitzung oder beim Beitritt zur ITF (was immer der spätere Zeitpunkt sein mag) gemachten Angaben.»

Antragsteller:
Das Exekutivkomitee.

Erklärende Anmerkungen

Das Exekutivkomitee beschloß, seine eigenen Vorschläge zur Revision der Satzungen zu ändern, um den Einwänden einiger Mitgliedsverbände gegen die ursprünglichen Vorschläge gerecht zu werden. Einige dieser Einwände waren stichhaltig genug, um eine Überprüfung der betreffenden Punkte zu rechtfertigen. Das Exekutivkomitee hofft, daß die Mitgliedsverbände bei der Ausarbeitung etwaiger Abänderungsvorschläge ihrerseits die vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Änderungen im Auge behalten werden.

Die wichtigsten Änderungen berühren die Zusammensetzung des Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses sowie die Frage, wie oft Sitzungen dieser zwei Gremien stattfinden sollten.

Einige Mitgliedsverbände wiesen darauf hin, daß der Vorstand, falls er nur einmal im Jahr zusammentritt, seine Funktionen und Vollmachten dem Geschäftsführenden Ausschuß in einem solchen Maße übertragen müßte, daß die Bedeutung des Geschäftsführenden Ausschusses praktisch gesehen der Bedeutung des gegenwärtigen Exekutivkomitees gleichkommen würde. Da sich der Geschäftsführende Ausschuß gemäß dem ursprünglichen Vorschlag des Exekutivkomitees aus nur neun Mitgliedern zusammensetzen sollte, trat die Befürchtung auf, daß trotz der größeren Mitgliedschaft des Vorstandes sich die wirkliche Macht in den Händen einer geringeren Zahl von Personen befinden würde, als dies zurzeit der Fall ist.

Das war nicht die Absicht des Exekutivkomitees, welches sich jedoch der Bedeutung dieser Befürchtungen voll bewußt ist und aus diesem Grunde vorgeschlagen hat, daß normalerweise zwei Sitzungen des Vorstandes pro Jahr stattfinden sollen. Es ist ein entscheidender Unterschied, ob Sitzungen des Vorstandes einmal oder zweimal im Jahr stattfinden. Bei zwei Sitzungen im Jahr wird es weniger notwendig sein, daß der Vorstand gewisse seiner Funktionen und Vollmachten dem Geschäftsführenden Ausschuß überträgt. Außerdem wird der Vorstand besser kontrollieren können, wie der Geschäftsführende Ausschuß von den ihm gegebenenfalls übertragenen Vollmachten und Funktionen Gebrauch macht.

Bei der Ausarbeitung dieser Abänderungsvorschläge war das Exekutivkomitee besonders darauf bedacht, keine zuzüglichen Unkosten zu verursachen. Wenn wir jedoch die mit Sitzungen des Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses verbundenen Auslagen in den bisherigen Grenzen halten und gleichzeitig zwei Sitzungen des Vorstandes pro Jahr haben wollen, erweist es sich als notwendig, die ursprünglich vorgeschlagene Mitgliedszahl des Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses herabzusetzen. Aus diesem Grund entschied sich das Exekutivkomitee zugunsten eines Vorstandes von 23 Mitgliedern (einschließlich des Generalsekretärs) und eines Geschäftsführenden Ausschusses von 7 Mitgliedern (einschließlich des Präsidenten, des Vizepräsidenten und des Generalsekretärs). Das Exekutivkomitee ist der Ansicht, daß diese Mitgliedszahlen das Gleichgewicht zwischen den finanziellen Aspekten dieser Frage und

dem Bedürfnis nach einem repräsentativen beschlußfassenden Gremium während der drei Jahre zwischen Kongressen auf faire Art und Weise bewahren. Der Kongreß bestimmt zufolge einer Empfehlung des Vorstandes (bzw. des Exekutivkomitees im Falle des Helsinki-Kongresses) und unter Berücksichtigung der Bestimmung, daß «die Mitgliedschaft des Vorstandes die geographische und berufliche Zusammensetzung der Föderation angemessen widerspiegeln» soll, die geographische Zusammensetzung des Vorstandes. Die Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses, der ein Unterausschuß des Vorstandes ist, wird vom Vorstand bestimmt. Das Exekutivkomitee ist jedoch der Meinung, daß sich der Geschäftsführende Ausschuß ausschließlich aus europäischen Mitgliedern zusammensetzen sollte, um die sofortige Einberufung dringender Sitzungen bei mäßigen Unkosten zu ermöglichen. Wie bereits erwähnt, wird es bei zwei Sitzungen des Vorstandes pro Jahr weniger notwendig sein, daß der Vorstand seine Vollmachten und Funktionen dem Geschäftsführenden Ausschuß überträgt. Aus diesem Grunde glaubt das Exekutivkomitee, daß die nichteuropäischen Mitgliedsverbände es nicht als einen großen Nachteil betrachten werden, kein Mitglied im Geschäftsführenden Ausschuß zu haben.

Die geänderten Vorschriften über Abstimmungen auf Sektionssitzungen beabsichtigen, eine Benachteiligung der großen allgemeinen Mitgliedsverbände zu vermeiden. Obwohl das Exekutivkomitee vorerst gegen eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen auf Sektionssitzungen war, gelangte es nach reiflicher Überlegung zu der Ansicht, daß wenn die neuen Satzungen überhaupt Vorschriften in bezug auf Abstimmungen machen sollen – und dies hat sich erfahrungsgemäß als notwendig erwiesen –, eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen letzten Endes das einzige gerechte Verfahren darstellt. Die neuen Bestimmungen sollten sich ohne Schwierigkeiten anwenden lassen, da alle Mitgliedsverbände am Ende eines jeden Jahres einen Fragebogen ausfüllen, in welchem sie ihre Gesamtmitgliedszahl und deren Verteilung auf die verschiedenen Berufsgruppen angeben. Der Paragraph über die Übertragung gewisser Funktionen und Vollmachten des Vorstandes an den Geschäftsführenden Ausschuß ist neu verfaßt worden, um klarzustellen, daß der Vorstand seine Funktionen und Vollmachten dem Geschäftsführenden Ausschuß nur dann übertragen wird, wenn sich dies als notwendig erweist.

Artikel VII Der Generalrat

Folgender Paragraph soll nach Para. 3 eingefügt werden:

«Ordentliche Mitglieder und Ersatzmitglieder des Generalrates sollen die bei den Organisationen ihres eigenen Landes geltende Altersgrenze nicht überschritten haben.»

Artikel VIII Der Vorstand

Folgender Paragraph soll nach Para. 2 eingefügt werden:

«Mitglieder des Vorstandes sollen die bei den Organisationen ihres eigenen Landes geltende Altersgrenze nicht überschritten haben.»

Artikel XI Sekretariat

Folgender Paragraph soll nach Para. 2 eingefügt werden:

«Der Generalsekretär, die Stellvertretenden Generalsekretäre und die Sekretäre sollen nach Erreichung ihres 65. Lebensjahres nicht länger im Amt bleiben.»

Der antragstellende Verband hat folgende Erläuterungen hinzugefügt:

Die vorgeschlagenen Änderungen stützen sich auf unsere Ansicht, daß sich die leitenden Gremien der ITF ausschließlich aus Kollegen zusammensetzen sollten, die sich noch immer mit den in ihren betreffenden Ländern bestehenden Arbeitsproblemen befassen und somit den im Zusammenhang mit ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit auf nationaler Ebene an sie gestellten Anforderungen gerecht werden müssen.

Außerdem halten wir es für angebracht, daß die Satzungen der ITF eine Altersgrenze für den Generalsekretär und die leitenden Funktionäre der Föderation festlegen sollten. Die diesbezüglichen Bestimmungen sollten sich auf die Vorschriften stützen, welche in den Ländern, über die sich die Tätigkeit der ITF erstreckt, in diesem Zusammenhange geltend sind.

Obwohl zwischen den diesbezüglichen Vorschriften beträchtliche Unterschiede bestehen, kann eine Altersgrenze von 65 Jahren – besonders im Hinblick auf die in den verschiedenen Ländern geltenden Pensionsbestimmungen – kaum als zu streng betrachtet werden.

Wir sind an diesem Problem besonders interessiert, weil unser Verband vor ungefähr 18 Monaten einen bitteren Kampf führen mußte, um eine Erhöhung des Rücktrittsalters für die belgischen Eisenbahner um fünf Jahre zu verhindern.

Es wäre daher um so bedauerlicher, wenn reaktionäre Kreise die in unserer Internationale geltenden Bestimmungen als ein Argument gegen die von uns vertretenen Ansichten anführen könnten.

Nicht nur die belgischen Eisenbahner haben – was die Frage der Pensionen anbelangt – Interessen zu verteidigen. Wir dürfen daher unseren Feinden keine Waffen in die Hand legen.

Antragsteller:

Die Eisenbahnersektion des Verbandes der Arbeiter in den belgischen Öffentlichen Diensten

2. Beschränkende Gesetzgebung in Aden

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki

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

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

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

FORDERT die Regierung von Aden auf, die Verordnung unverzüglich aufzuheben und alle Gewerkschafter, die gegen diese undemokratische Maßnahme

handelten und dafür eingekerkert, verschickt, ausgewiesen oder bedingt verurteilt wurden, freizulassen oder zu amnestieren.

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

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

FORDERT die Regierung auf, in solchen Fällen neutrale Haltung zu wahren; **VERURTEILT** die Bemühungen der Regierung, die Solidarität der Arbeiter von Aden durch Schaffung von Splittergruppen zu brechen und den Gewerkschaftsbund von Aden zu schwächen; und

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

Antragsteller:
Transport- und Hafentarbeiter von Aden

3. Wahlrecht der Seeleute

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki, in dem Bewußtsein, daß viele Seeleute infolge der Art ihrer Beschäftigung und vielfach durch bestehende Wahlordnungen ihre demokratischen Rechte, an den Wahlen in Parlamenten, Provinz- und Gemeindevertretungen teilzunehmen, nicht ausüben können,

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

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

Antragsteller:
Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt

4. Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter in Malaya

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki

FORDERT die ITF auf, einen Ausschuß einzusetzen, um die allgemeine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in den Straßentransportbetrieben in der Föderation Malaya, besonders im Langstreckentransport, zu untersuchen.

Antragsteller:
Malayischer Transportarbeiterverband

5. Schulungskurse für Hafendarbeiter

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki

FORDERT die zuständigen Gremien der ITF auf, Vorkehrungen zu treffen, um ausgewählten nigerischen Hafendararbeitern das Studium in der IBFG-Schule in Kampala zu ermöglichen.

Antragsteller:

Verband nigerischer Hafen- und anderer
Transportarbeiter

6. Hafendarbeiter-Genossenschaft

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki

FORDERT die zuständigen Gremien der ITF auf, die genossenschaftliche Organisation des Verbandes nigerischer Hafen- und anderer Transportarbeiter durch Gewährung solcher Garantien zu unterstützen, damit der Verband Autobusse aufkaufen und dadurch die Beförderungsschwierigkeiten der schlecht entlohnten Hafen- und anderen Transportarbeiter erleichtern kann.

Antragsteller:

Verband nigerischer Hafen- und anderer
Transportarbeiter

7. Bereitstellung von Büchern

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki

APPELLIERT an die angeschlossenen Organisationen, die Bestrebungen des Verbandes nigerischer Hafen- und anderer Transportarbeiter nach einer angemessenen gewerkschaftlichen Erziehungskampagne durch Widmung von Büchern und anderer Schriften zu unterstützen und dadurch die Errichtung einer Bücherei und etwaige Abhaltung von Lehrgängen zu ermöglichen.

Antragsteller:

Verband nigerischer Hafen- und anderer
Transportarbeiter

8. Zusammensetzung der Cockpit-Besetzungen von Flugzeugen

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki

NIMMT ZUR KENNTNIS, daß die im März 1961 in Lima abgehaltene regionale Konferenz der ITF für Süd- und Zentralamerika folgende Erklärung in der Frage der Bemannung von Flugzeugen angenommen hatte:

«... daß angesichts des jetzigen Status der modernen Flugzeuge die Richtlinien der ITF nicht mehr die gegenwärtige Lage hinsichtlich der Flugzeugbemannungen in realistischer Weise widerspiegeln, und empfiehlt deshalb dem Exekutivkomitee der ITF, die gültigen Richtlinien einer Prüfung zu unterziehen»;

NIMMT WEITER ZUR KENNTNIS, daß die Arbeitsleistung des Piloten beträchtlich gesteigert wurde, als Folge der Änderungen in der Geschwindigkeit und der Bauweise der Flugzeuge sowie des Leistungsvermögens der Flugzeugmotoren, gepaart mit der Einführung von Navigationsbehelfen, Instrumenten und Verkehrskontrollsystemen, die eine ständige Aufmerksamkeit erfordern und zu schnelleren Handlungen zwingen als bisher;

IST DER ANSICHT, daß deshalb die ständige Anwesenheit von zwei Piloten am Apparat während des Fluges notwendig ist;

IST WEITER DER ANSICHT, daß es sehr erwünscht wäre, die Arbeitslast der Piloten durch die Einschaltung eines dritten Besatzungsmitglieds zu vermindern, der den Piloten während des Fluges beistehen soll. Dieses Besatzungsmitglied soll befähigt sein, in einem durch Erkrankung eines Piloten verursachten Notfalle seinen Posten wahrzunehmen;

ERKLÄRT, daß der Begriff einer spezialisierten Flugzeugbesatzung nicht mehr der jetzigen Entwicklung entspricht und daß die Besatzung aus Personen bestehen soll, die fähig sind, alle zur Handhabung und Kontrolle eines modernen Flugzeuges erforderlichen Handlungen durchzuführen.

Antragsteller:
Mexikanischer Pilotenverband

Protokoll

Mittwoch, 25. Juli 1962

Vormittagssitzung

Der 27. Kongreß der ITF wurde am 25. Juli 1962 um 10 Uhr morgens offiziell eröffnet. Er fand in Helsinki in der Halle der Arbeit statt. Anwesend waren 245 Delegierte und 62 Berater von 135 Mitgliedsverbänden aus 46 Ländern. Nach einer kurzen musikalischen Darbietung durch das Arbeiterorchester der Stadt Helsinki eröffnete der Präsident, Roger Dekeyzer, den Kongreß und ersuchte den Vorsitzenden des Empfangskomitees, Kollege N. Wälläri, die Delegierten zu begrüßen.

N. Wälläri hieß die Delegierten und Gäste im Namen des Empfangskomitees und der finnischen Mitgliedsverbände der ITF herzlich willkommen. Er sagte, die finnischen Mitgliedsverbände wußten die Tatsache, daß die ITF beschlossen habe, ihren Kongreß in Finnland zu veranstalten, voll zu würdigen. Die ITF habe damit ihr besonderes Interesse an der finnischen Gewerkschaftsbewegung bezeugt, und die finnischen Arbeiter seien in ihrem Kampf um bessere Lebensbedingungen und zur Verteidigung ihrer gewerkschaftlichen Rechte und Freiheit entsprechend ermutigt worden. Finnland sei, geographisch-politisch gesehen, zwischen West und Ost gelegen, könne jedoch in dieser Hinsicht keineswegs mit der Stadt Berlin verglichen werden. Das finnische Volk sei sich über die Frage der internationalen Beziehungen Finnlands einig. Allerdings bestünden Meinungsverschiedenheiten über interne Angelegenheiten, weil gewisse totalitäre Splittergruppen oft dazu neigten, sich politische Faktoren internationaler Natur zunutze zu machen.

Die ITF stehe bei den finnischen Transportarbeiterverbänden in hohem Ansehen. Einige finnische Verbände seien der ITF bereits vor über 40 Jahren beigetreten, und die ITF habe ihnen bei Arbeitskonflikten oder der Lösung anderer Probleme oft wertvolle Unterstützung geleistet. Er denke in diesem Zusammenhange vor allem an den langen Hafentarbeiterstreik vom Jahre 1928 und an den vier Monate langen Seeleutestreik vom Jahre 1933. Zur Zeit dieses letzteren Streiks seien in Finnland faschistische Elemente am Werk gewesen. Der erfolgreiche Ausgang dieses Konfliktes stelle gewissermaßen einen Wendepunkt in der Geschichte der finnischen Gewerkschaftsbewegung dar und habe zu einer beträchtlichen Verbesserung der Lage der Gewerkschaften geführt. Die Unterstützung der ITF habe die finnischen Transportarbeiter in ihrem Kampf um bessere Arbeitsbedingungen angefeuert. Die Gegner der Arbeiterbewegung fürchteten die ITF auch heute noch.

Sodann sprach Kollege Wälläri über die Organisation der finnischen Arbeiter. Er erklärte, daß die Transportarbeiter eine der bestorganisiertesten Arbeiterkategorien seien. Die Seeleute und das Lokomotivpersonal zum Beispiel seien hundertprozentig organisiert. Die Lotsen und das Hafenaufsichtspersonal fast ebensogut. Aus diesem Grunde sei es möglich gewesen, die Boykottierung von Schattenflaggenschiffen in Finnland uneingeschränkt durchzuführen.

Die Gewerkschaften zahlreicher anderer Berufszweige seien jedoch weniger stark, und es bestünden Meinungsverschiedenheiten zwischen ihnen und jenen Kreisen, welche versuchen, sich der Gewerkschaften als ein politisches Werkzeug zu bedienen. Die stärksten und bestorganisiertesten Ge-

werkschaften Finnlands gehörten jedoch der freien Gewerkschaftsbewegung an und seien der ITF angeschlossen.

Abschließend zollte Kollege Wälläri den früheren führenden Persönlichkeiten der ITF – u. a. Edo Fimmen, Charles Lindley, Jacobus Oldenbroek und Omer Becu – sowie dem gegenwärtigen Generalsekretär, Pieter de Vries, seine Anerkennung. Unter der Führung dieser Kollegen sei die ITF den finnischen Transportarbeitern in ihrem Kampf um bessere Arbeitsbedingungen, soziale Gerechtigkeit, Friede und Freiheit zur Seite gestanden.

Schließlich berichtete Kollege Wälläri über die während des Kongresses geplanten Ausflüge und versprach den Delegierten, daß keine Mühe gescheut werden werde, um ihren Aufenthalt in Finnland so angenehm wie möglich zu gestalten. Er hoffte, daß die zwischen den Transportarbeitern der freien Welt bestehenden Bande der Freundschaft und Solidarität durch den während der folgenden Tage stattfindenden Kongreß gestärkt werden würden.

Der Präsident dankte Kollege Wälläri für seine Begrüßungsworte und ging sodann zu seiner eigenen Ansprache über.

Ansprache des Präsidenten

Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Freunde und Gäste!

Ich habe die Ehre, Sie im Namen des Exekutivkomitees und des Generalrates der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu diesem unserem 27. Kongreß herzlichst willkommen zu heißen.

Dies ist unser erster Kongreß in Finnland, und ich weiß, daß wir nach unserer Rückkehr oft an Helsinki, diese schöne «weiße Stadt des Nordens», zurückdenken werden. Ich glaube daher, im Namen aller Anwesenden zu sprechen, wenn ich sage: «Wir freuen uns, eine Gelegenheit zu haben, die in aller Welt bekannte Gastfreundschaft unserer finnischen Freunde zu genießen.»

Finnland kann im gewissen Sinne als ein Mikrokosmos der Geschichte Europas während des 20. Jahrhunderts betrachtet werden. Um die Jahrhundertwende kämpfte Finnland – wie zahlreiche andere europäische Völker – um nationale Unabhängigkeit. So paradox es auch klingen mag: man könnte sagen, daß die antikoloniale Bewegung nicht in Afrika oder Asien begann, sondern in jenen kleinen europäischen Ländern, die in einigen Fällen jahrhundertlang unter dem Joch ihrer mächtigeren Nachbarn gestanden hatten. Die finnische Gewerkschaftsbewegung begann im Jahre 1887, zu einer Zeit also, in der Finnland unter den brutalen Unterdrückungsmaßnahmen eines zaristischen Rußlands schmachtete.

Aber selbst nach Erlangung der nationalen Unabhängigkeit mußten die finnischen Gewerkschaften sich noch immer gegen die Drohungen reaktionärer Elemente innerhalb des Landes behaupten. Der Beitrag der finnischen Gewerkschaftsbewegung zum Wiederaufbau Finnlands nach dem Zweiten Weltkriege kann kaum überschätzt werden. Die finnische Arbeiterklasse hat in Zeiten der Not und des Elends immer wieder bewiesen, daß sie bereit ist, politische Hindernisse, die einer gemeinsamen Zusammenarbeit im Wege stehen, zu ignorieren und Schulter an Schulter gegen das gemeinsame Übel zu kämpfen. Dank dieser Entschlossenheit der Arbeiterklasse war es möglich, daß bereits im Jahre 1948 – also nur vier Jahre nach Kriegsende – Finnlands Nationalprodukt wieder auf der gleichen Höhe stand wie in den Vorkriegsjahren, obwohl das Land während des Krieges rücksichtslos ausgebeutet worden war und darüber hinaus noch gewisse Grenzgebiete an Nachbarstaaten abgeben mußte.

Dieser Aspekt der Geschichte Finnlands ist den meisten von uns wohl weniger gut bekannt. Wenn wir das Wort «Finnland» hören, denken wir zunächst an einen der größten Komponisten der Welt, an Jan Sibelius, dessen Sinfonien und Tondichtungen in aller Welt beliebt sind. Einige von uns haben vielleicht auch schon von dem finnischen Dichter Ahlqvist und dem Schriftsteller Juhani Aho gehört. Viele Soziologen sind der Ansicht, daß Finnland die demokratischste Verfassung Europas hat.

Aber der Charakter des finnischen Volkes selbst läßt sich vielleicht am besten mit einem einheimischen Wort beschreiben, dem Wort «sisu», welches eine Kombination des Eifers und der Geduld bedeutet.

Nunmehr habe ich die Ehre, im Namen des Exekutivkomitees der ITF unsere Ehrengäste, offiziellen Gäste, Gastdelegierten und zahlreichen Freunde zu begrüßen, die uns die Ehre erwiesen haben, an diesem Kongreß in Helsinki teilzunehmen.

Als Ehrengäste sind anwesend: Frau L. Krier (Luxemburg); R. Bratschi (Schweiz), unser ehemaliger Präsident; J. H. Oldenbroek (Niederlande), ehemals Generalsekretär der ITF und später Generalsekretär des IBFG; G. Joustra (Niederlande), ehemaliges Mitglied des ITF-Exekutivkomitees, und drei Veteranen aus der finnischen Transportarbeiterbewegung: J. Hyvönen, seit über 30 Jahren Mitglied des Finnischen Transportarbeiterverbandes; E. Kallilo, der ehemalige Präsident des Finnischen Eisenbahnerverbandes, und O. Poltonen vom Finnischen Lokomotivführerverband.

Zu unseren offiziellen Gästen zählen: Herr A. Loimaranta als Vertreter der Stadt Helsinki; Herr F. Bratt vom Internationalen Arbeitsamt; Herr Th. Sellin, Sozial-Attaché der Vereinigten Staaten von Amerika, und K. Kenny, Sozial-Attaché Großbritanniens.

Als Gastdelegierte begrüße ich besonders die Kollegen: S. Nedzynski, stellvertretender Generalsekretär des IBFG; J. Mikhelson vom Internationalen Zentrum der freien Gewerkschafter im Exil; I. Karaboué vom Transportarbeiterverband der Elfenbeinküste; M. Carulias vom argentinischen Gewerkschaftsbund; H. Perez vom Argentinischen Straßenbahnerverband; E. Casanova (Uruguay) sowie O. Forsberg und Z. L. Zeyfert von der Internationalen Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten (IFALPA).

Nunmehr habe ich eine sehr traurige Pflicht zu erfüllen. Während der zwei Jahre seit unserem letzten Kongreß sind einige unserer Kollegen und Freunde aus dem Leben geschieden. Ich möchte im besonderen das Andenken der folgenden Kollegen würdigen:

Sir Alan Birch, Generalsekretär des britischen Verbandes der Handels- und Verteilungsarbeiter; gestorben am 13. Dezember 1961 im Alter von 51 Jahren.

A. Birkeland, ehemaliger Präsident des Norwegischen Seeleuterverbandes; gestorben am 24. Dezember 1960 im Alter von 69 Jahren.

T. C. Carroll, ehemaliger Präsident der Amerikanischen Gewerkschaft der Eisenbahn-Streckenarbeiter; gestorben im Oktober 1960.

H. Jahn, ehemaliger Präsident der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, früherer Präsident der ITF und Mitglied des ITF-Exekutivkomitees; gestorben am 10. Juli 1960 im Alter von 74 Jahren.

C. Kamp, ehemaliger Vizepräsident der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und Mitglied des Generalrates der ITF; gestorben am 31. Januar 1960 im Alter von 70 Jahren.

S. Koutio, Präsident des Finnischen Kraftfahrerverbandes, stellvertretendes Mitglied des ITF-Generalrates und Mitglied des Sektionsausschusses Straßentransport; gestorben am 17. August 1960.

Gambart de Lignières, Generalsekretär der Französischen Gewerkschaft der

Flugingenieure, Vizevorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt; am 10. Mai 1961 bei einem Flugzeugunfall tödlich verunglückt.

E. Peterson, ehemaliger Sekretär der Amerikanischen Gewerkschaft der Maschinisten; gestorben im März 1961 im Alter von 66 Jahren.

J. Steldinger, Sekretär der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr; Ersatzmitglied des ITF-Generalrates und Mitglied der ITF-Sektionen Straßentransport und Zivilluftfahrt; gestorben am 26. März 1961.

J. A. Wilson, stellvertretender Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt; gestorben am 10. Juli 1961.

Lord Winster, Präsident der Britischen Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt; gestorben am 7. Juni 1961 im Alter von 76 Jahren.

J. Scott, Generalsekretär des Britischen Seeleuterverbandes (NUS); gestorben am 21. Januar 1962 im Alter von 61 Jahren.

A. Hallworth, ehemaliger Generalsekretär der Britischen Vereinigung der Lokführer und Heizer sowie ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF; gestorben am 20. April 1962 im Alter von 64 Jahren.

J. Brautigam, Spitzenfunktionär der Niederländischen Seeleute- und Transportarbeiterbewegung und viele Jahre lang Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF; gestorben am 24. Juni 1962 im Alter von 84 Jahren.

Kollege Brautigam war eingeladen worden, als Ehrengast an unserem Kongreß teilzunehmen.

Alle diese Kollegen haben der Sache der Transportarbeiter ihr Leben gewidmet, und wir sind ihnen zu großem Dank verpflichtet. Unsere Aufgabe ist es, unsere Arbeit in ihrem Geiste fortzusetzen.

Ich bitte den Kongreß, sich in Erinnerung dieser Kollegen zu erheben.

Der Kongreß erhob sich zum Andenken an die verstorbenen Kollegen.

Liebe Kollegen und Freunde!

Es ist ein ernüchternder Gedanke, daß heute – in einer Zeit, da die meisten Kolonialländer ihre Unabhängigkeit erlangt haben, – zahlreiche kleine europäische Staaten erneut von tyrannischen Regimen unterdrückt oder bedroht werden.

Die ITF und die gesamte demokratische Arbeiterbewegung haben in diesen ereignisvollen Jahren des Wandels unerschütterlich die gleichen Grundsätze und Ideale vertreten. Nicht nur erklärte die ITF bereits vor über 50 Jahren ihre Solidarität mit jenen Minderheiten, die im zaristischen Rußland, in der österreichisch-ungarischen Monarchie und in der damaligen Türkei um Freiheit und soziale Gerechtigkeit rangen; sie brachte auch in jenen Tagen schon ihre Sympathie und ihr Mitgefühl für die Völker Afrikas, Asiens und Lateinamerikas zum Ausdruck, die von ihren Kolonialherrschern rücksichtslos ausgebeutet wurden und damals noch nicht in der Lage waren, den Kampf zur Erlangung ihrer Unabhängigkeit aufzunehmen.

Heute ist die ITF eine weitaus mächtigere und größere Organisation als um die Jahrhundertwende. Ihre Grundsätze sind jedoch die gleichen geblieben. Der erste Kongreß der ITF fand im Jahre 1898 in London statt. Damals war die ITF, praktisch gesehen, eine rein europäische Organisation mit nur 200 000 Mitgliedern. Heute hat sie fast 7 Millionen Mitglieder und ihr gehören über 270 Transportarbeiter-Gewerkschaften aus 79 Ländern der gesamten freien Welt an. Die Ausdehnung und das Gedeihen der ITF im Laufe der vergangenen sechs Jahrzehnte sind ein Beweis für die Weitsichtigkeit

jener Bahnbrecher, die zu einer Zeit, da sich der geistige Horizont der meisten Menschen nicht über die Grenzen ihres eigenen Landes hinaus erstreckte, fest und beharrlich an die Durchführbarkeit internationaler Kampfmaßnahmen glaubten. Ich denke in diesem Zusammenhange vor allem an unseren großen Generalsekretär Edo Fimmen und an unseren unvergeßlichen Charles Lindley. Beide haben in außerordentlichem Maße zur Stärkung der ITF beigetragen.

Aber auch unsere Mitgliedsverbände spielten dabei eine wichtige Rolle. Dank ihrem unerschütterlichen Glauben an die Ideale und Grundsätze unserer Föderation konnten wir uns immer wieder in schwierigen Zeiten der Prüfung behaupten. Ich möchte ihnen daher bei dieser Gelegenheit aufrichtig für ihre Treue zur ITF danken.

Während der letzten Jahre ist die Mitgliedschaft der ITF weniger angestiegen, aber es sind eine große Anzahl von Neubetritten zu verzeichnen. Es handelt sich bei diesen vor allem um Verbände aus den jungen Entwicklungsländern in Asien, Afrika und Lateinamerika. Die ITF hat sich in letzter Zeit sehr auf die Tätigkeit in den Entwicklungsländern konzentriert. Aus diesem Grunde beschloß das Exekutivkomitee im Jahre 1957, einen Regionaldirektor zu ernennen, der dem Generalsekretär für die Koordinierung und Planung der Regionaltätigkeit der ITF verantwortlich sein sollte. Uns allen ist die Tatsache, daß in den letzten Jahren zahlreiche ehemalige Kolonialländer ihre Unabhängigkeit und Selbständigkeit erlangt haben, eine große Genugtuung. Wir wissen aber, daß unsere Tätigkeit in diesen Ländern damit erst begonnen hat. Die ITF wird ständig darauf achten müssen, daß die gewerkschaftlichen und bürgerlichen Rechte der Arbeiter und Einwohner dieser Länder nicht erneut bedroht oder beeinträchtigt werden, sei dies durch die ehemaligen Kolonialmächte oder durch moderne politische «Kolonisatoren».

Während der letzten zwei Jahre hat sich die ITF bei ihrer Tätigkeit in den Entwicklungsländern vor allem auf die Unterstützung und den Aufbau freier demokratischer Gewerkschaften konzentriert. Obwohl die uns für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel außerordentlich beschränkt sind, haben wir allen Anlaß, auf die von uns erzielten Erfolge stolz zu sein. Die Tatsache allein, daß seit unserem letzten Kongreß in Bern eine große Anzahl afrikanischer, lateinamerikanischer und asiatischer Gewerkschaften der ITF beigetreten sind, zeigt, wie erfolgreich unsere Arbeit gewesen ist. Dies ist jedoch nur ein Aspekt unserer Tätigkeit. Hinter jedem einzelnen dieser Neubetritte liegt eine lange Vorgeschichte, in der die geduldige Arbeit unserer Regionalvertreter eine unentbehrliche Rolle spielt. In einigen Fällen mußte sogar – wenn das Weiterbestehen eines dieser neuen Mitgliedsverbände auf dem Spiele stand – die gesamte ITF auf dramatische Weise eingreifen.

Auf gewerkschaftlicher Ebene wurde in der Berichtszeit vor allem in Lateinamerika und Nordwestafrika wichtige Pionierarbeit geleistet. In vielen dieser neuen Länder bestehen auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Organisation ungeahnte Möglichkeiten. Dies zeigte sich besonders auf den zwei bisherigen Regionalkonferenzen der ITF in Kuala Lumpur und Lima. Die Begeisterung der an diesen Konferenzen teilnehmenden Delegierten war ein Beweis für den Erfolg unserer Tätigkeit in den Entwicklungsländern. Auf beiden Konferenzen wurde äußerst wertvolle und verantwortungsbewußte gewerkschaftliche Arbeit geleistet.

Die Gewerkschaften der Entwicklungsländer finden sich gegenwärtig außerordentlich großen Schwierigkeiten gegenübergestellt, vor allem was die

gewerkschaftliche Erfassung neuer Mitglieder und die gewerkschaftliche Schulungsarbeit anbelangt.

Davon abgesehen jedoch, haben sie auch eine Reihe von Problemen, die denen der Gewerkschaften der fortschrittlichen Länder der Welt in vieler Hinsicht gleichen. Derartige Probleme können oft im Rahmen unserer normalen Sektionstätigkeit behandelt werden, die während der Berichtszeit ebenfalls beträchtlich intensiviert wurde.

Auf den einzelnen Konferenzen der sieben ITF-Fachsektionen erfolgte eine ausführliche Diskussion aller dieser Fragen. Sehr oft handelte es sich dabei um die Probleme einer speziellen Kategorie von Transportarbeitern, aber der Hauptgrundsatz der ITF – die Bedingungen aller Transportarbeiter der Welt zu verbessern – wurde bei diesen Erörterungen nie aus dem Auge gelassen. Gleichzeitig möchte ich dem Kongreß versichern, daß das Exekutivkomitee der ITF bei seinen Beratungen ebenfalls von diesem Grundsatz geleitet wurde und sich weiterhin von ihm leiten lassen wird.

Seit unserem letzten Kongreß hat sich die Welt sehr verändert. Einige sehr große afrikanische Staaten sind selbständig geworden. Andere werden es in der nächsten Zukunft werden. Dieser Übergang vom Kolonialstatus zur Unabhängigkeit ist in den meisten Fällen friedlich vor sich gegangen. Allein der Kongo stellt in dieser Hinsicht eine traurige Ausnahme dar. Hier war der Übergang zur Selbstbestimmung von Greueln und Gewalttaten begleitet. Aber die jüngsten Entwicklungen in diesem Land scheinen anzudeuten, daß wir auch hier einer glücklicheren Zukunft entgegenblicken können.

In Algerien nahm kürzlich der lange Alptraum eines besonders heftigen und blutigen Bürgerkrieges sein Ende. Wir hoffen, daß es möglich sein wird, einen neuen Staat zu bilden, in dem alle Algerier in Frieden und Freundschaft zusammenleben können. Für die ITF ist die Beendigung des algerischen Bürgerkrieges eine besondere Genugtuung, da sie das Recht des algerischen Volkes, sein eigenes Geschick zu lenken, seit langem unterstützt hat. Wir sehen nunmehr einer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit den Transportarbeiterorganisationen dieses Landes entgegen.

Auch Goa erlangte während der Berichtszeit seine Unabhängigkeit. Weiterhin waren wir Zeugen des beginnenden Freiheitskampfes der portugiesischen Kolonie Angola. Diese beiden Entwicklungen sind insofern besonders ermutigend, als Portugal alle Versuche der unter seiner Herrschaft stehenden Kolonialvölker, selbständig zu werden, rücksichtslos unterdrückt hat. Derartig umwälzende Ereignisse werden sich zweifellos auch auf jene afrikanischen Länder auswirken, in denen farbige Minderheiten noch immer unterjocht werden.

Mit außerordentlicher Genugtuung haben wir den Sturz des ruchlosen Trujillo-Regimes der Dominikanischen Republik zur Kenntnis genommen. Wir wollen hoffen, daß sich nunmehr in diesem Lande eine wirklich demokratische Gewerkschaftsbewegung entwickeln kann. Wir sind stolz auf die Tatsache, daß die Regionalvertreter der ITF in diesem Zusammenhange bereits wertvolle Vorarbeit geleistet haben.

In anderen Teilen Lateinamerikas dagegen waren einige Rückschläge zu verzeichnen. In Kuba führte eine Revolution, die zuerst sehr vielversprechend aussah, zur Bildung einer radikalen Diktatur, die enge Beziehungen zur Sowjetunion unterhält und sich in lasterhaften Verleumdungen freier Gewerkschafter und demokratischer Institutionen ergeht. Eine weitere bedauerliche Entwicklung war, daß in verschiedenen lateinamerikanischen Ländern erneut Militärregierungen an die Macht gelangt sind. Ich denke hier vor allem an Argentinien und Peru. In beiden Fällen wurden die demo-

kratisch gewählten Präsidenten des Landes verhaftet. Die ITF erklärt ihre Solidarität mit allen Menschen, die ihre unverzügliche Freilassung fordern. Dennoch ist die allgemeine Lage in Lateinamerika weniger kritisch, als diese Entwicklungen anzudeuten scheinen. Die Bevölkerung Lateinamerikas hat unerschütterliche demokratische Überzeugungen, und die freien Gewerkschaften dieser Länder sind entschlossen, sich allen Versuchen, ihre Freiheit irgendwie zu beschränken, energisch zu widersetzen.

Die in Asien zu verzeichnenden Entwicklungen sind ebenfalls sehr unterschiedlich. In mehreren großen asiatischen Ländern haben demokratische Grundsätze Fuß gefaßt und gedeihen. Die Gewerkschaften dieser Länder sind demokratisch. Besonders befriedigend war es für uns, daß wir in mehreren kleineren Ländern und Gebieten – z. B. in Okinawa, Malaya und Singapur – beachtenswerte Fortschritte erzielen konnten. In anderen Ländern dagegen ist die Gewerkschaftsbewegung noch immer gespalten, und die Entwicklung bzw. Bildung freier Arbeiterorganisationen wird durch Militärregime oder politische Diktaturen verhindert.

Auch die Struktur der internationalen Gewerkschaftsbewegung als Ganzes hat sich während der letzten Jahre radikal geändert, indem die Gewerkschaften der nichteuropäischen Länder eine immer bedeutender werdende Rolle spielen.

Die freie Arbeiterbewegung hat heute zwei Aufgaben zu erfüllen: Sie muß die Erfolge, welche die Gewerkschaften der fortschrittlicheren Industrieländer erzielt haben, befestigen, und sie hat die Pflicht, die Bemühungen jener Arbeiter zu unterstützen, die den Kampf zur Bildung freier demokratischer Gewerkschaften eben erst begonnen haben. Die letzten zwei Jahre haben eindeutig bewiesen, daß wir in der ITF uns dieser Aufgaben bewußt sind. Die starken und fortschrittlichen Gewerkschaften der Welt haben ihre Solidarität mit den Arbeitern der Entwicklungsländer in großzügiger Weise bekundet. In diesem Zusammenhange verdient der von den skandinavischen Ländern geleistete Beitrag besonders hervorgehoben zu werden.

Dennoch wäre es unsinnig, zu behaupten, daß unsere Regionaltätigkeit in jeder Hinsicht ein durchschlagender Erfolg gewesen sei. Die Regierungen der neugebildeten Entwicklungsländer sind – wie ihre Politik in einigen Fällen gezeigt hat – durchaus in der Lage, Schnitzer zu machen und die gleichen Fehler zu begehen, wie wir es vor 40 oder 50 Jahren getan haben. Das gleiche gilt für die jungen und unerfahrenen Gewerkschaften dieser Länder. So ist es zum Beispiel außerordentlich bedauerlich, daß die Regierungen einiger junger afrikanischer Länder versucht haben, freie demokratische Gewerkschaften mundtot zu machen oder aufzureiben.

Ich möchte in diesem Zusammenhange eine mir besonders wichtig erscheinende Feststellung machen. Wir dürfen derartige Vorkommnisse auf keinen Fall von zwei verschiedenartigen Gesichtspunkten aus beurteilen. Die willkürliche Verhaftung kubanischer oder ghanesischer Gewerkschafter muß von uns als ebenso verwerflich betrachtet werden, wie die Entführung des Kollegen Heinz Brandt oder die Folterung eines demokratischen Gewerkschafters im faschistischen Spanien. Auch dürfen wir uns nicht zur Akzeptierung des Argumentes verleiten lassen, daß sich die Unterdrückung bzw. willkürliche Kontrolle der Gewerkschaften aus politischen Gründen oder irgendwelchen Staatsinteressen rechtfertigen läßt.

Nun einige Worte zu einem hoffnungsvolleren Thema. Ich meine damit die Bestrebungen zur Herbeiführung einer engeren wirtschaftlichen Zusammenarbeit in Europa und in anderen Teilen der Welt. Die auf diesem Gebiet bereits getroffenen Maßnahmen haben eine große Anzahl neuer und wich-

tiger Aufgaben für die internationale Gewerkschaftsbewegung mit sich gebracht. Wir in der ITF können besonders stolz darauf sein, daß sich unsere Internationale bereits vor 40 Jahren für die Verwirklichung eines vereinten Europas eingesetzt hat. Nun scheinen wir endlich auf dem Wege zu sein, den alten Traum von einer gesamteuropäischen Wirtschaftsstruktur, deren Einfluß sich weit über die Grenzen der einzelnen europäischen Länder hinaus erstreckt, zu verwirklichen. Wir wissen natürlich, daß derartige Zusammenschlüsse auf wirtschaftlicher und politischer Ebene mit gewissen Gefahren verbunden sein können. In der Arbeiterbewegung haben wir ein gutes Beispiel dafür in der Verzerrung der sozialistischen Ideale durch jene Regierungen, die heute unter dem Banner Moskaus stehen. Ein weiteres Beispiel war die nationalsozialistische «Arbeitsfront». Es ist somit die Aufgabe aller fortschrittlichen Organisationen – und die ITF ist eine der wichtigsten dieser –, solchen Gefahren die Stirn zu bieten und Verhältnisse herbeizuführen, welche die Erzielung gerechter und möglichst fortschrittlicher sozialer Bedingungen ermöglichen. Dabei dürfen wir uns auf keinen Fall mit dem niedrigsten gemeinsamen Nenner zufriedengeben.

Die zwei Jahre seit unserem letzten Kongreß sind eine Zeit des technischen Fortschritts und der Modernisierung auf den Gebieten des Transports und Verkehrs gewesen. Um nur einige Beispiele anzuführen:

In der Berichtszeit wurde das erste Handelsschiff der Welt mit Atomtrieb vom Stapel gelassen; wir waren Zeugen der fast weltweiten Einführung von Düsenflugzeugen; in der Schifffahrt und bei den Eisenbahnen sind unzählige elektronische Geräte und Anlagen eingeführt worden. Alle diese Entwicklungen haben neue Probleme für uns mit sich gebracht. Unsere Aufgabe ist es, die Auswirkungen dieser Neuerungen richtig einzuschätzen, damit wir unsere Mitglieder vor irgendwelchen nachteiligen Folgen schützen und ihnen einen fairen Anteil an dem Gewinn sicherstellen können, der durch eine derartige Modernisierung entsteht.

Allgemein betrachtet stellt die Berichtszeit eine der arbeitsreichsten und produktivsten Zeitspannen in der Nachkriegsgeschichte der ITF dar. Es war uns möglich, die in den Entwicklungsländern begonnene Arbeit zu konsolidieren und unseren Einfluß effektiv zu erweitern. Unsere Regionalvertreter in Afrika, Lateinamerika und Asien haben zahlreiche Sondermissionen durchgeführt. Aber auch auf sektionaler Ebene wurde unsere Tätigkeit intensiviert. In der Berichtszeit haben mehr Sektionssitzungen stattgefunden als je zuvor in einer Zeitspanne gleicher Dauer. Bei der Lösung zahlreicher praktischer Gewerkschaftsprobleme und auf dem Gebiete der Verbesserungen der Sozialbedingungen und des beruflichen Status der Transportarbeiter war es uns vergönnt, konstruktive Fortschritte zu erzielen. Wir haben somit guten Grund, mit der während der zwei letzten Jahre geleisteten Arbeit zufrieden zu sein, und können, in dem Bewußtsein, eine feste Grundlage für die Bewältigung der uns bevorstehenden Aufgaben geschaffen zu haben, voller Zuversicht unsere nächste Arbeitsperiode beginnen.

N. Wälläri beglückwünschte sodann den Generalsekretär der ITF, **Pieter de Vries**, zu seinem 65. Geburtstag und überreichte ihm im Namen der finnischen Mitgliedsverbände ein Geschenk.

P. de Vries nahm das Geschenk dankend an.

Sodann verlas der **Generalsekretär** Grußtelegramme der Kollegen **J. D. Randeri** (Indischer Seeleuteverband) und **S. Christiansson** (ehemaliger Präsident des Schwedischen Eisenbahnverbandes). Abschließend ersuchte der Generalsekretär die Delegierten, dem Vorsitzenden zu Beginn der Nachmittags-

sitzung die schriftlichen Nominierungen für die Mitglieder des Mandatsprüfungsausschusses und des Entschließungsausschusses zu überreichen. Der Kongreß befürwortete sodann das Dokument C.1 (b): vorgeschlagene Geschäftsordnung.
Die Sitzung wurde bis 14.30 Uhr vertagt.

Mittwoch, 25. Juli 1962

Nachmittagssitzung

Der Generalsekretär leitete die Diskussion zu einer vom Exekutivkomitee der ITF vorgelegten Dringlichkeitsentschließung über die Lage in Peru ein. **Fernando Azaña** (Regionaldirektor der ITF für Lateinamerika und den karibischen Raum) erklärte, er sei stolz darauf, daß sich seine erste Ansprache auf einem ITF-Kongreß mit der gegenwärtigen Lage in Peru befasse. Die kürzlichen Präsidentschaftswahlen in Peru seien auf demokratische und faire Weise durchgeführt worden, und das Resultat dieser Wahlen müsse als ein eindeutiger Sieg für die antikommunistischen und prodemokratischen Elemente betrachtet werden. Dennoch habe die peruanische Armee die neugebildete Regierung des Betrugés beschuldigt und Señor Haya de la Torre daran verhindert, seinen Platz als rechtmäßig erwählter Präsident einzunehmen. Die Antidemokraten hofften nunmehr, daß keine weitere Opposition auftreten werde. Aus diesem Grunde sei es um so wichtiger, daß die ITF in dieser Angelegenheit eine eindeutige Haltung einnehme. Die Partei des neugewählten Präsidenten habe in Peru wertvolle Arbeit geleistet, obwohl die Lebensbedingungen noch immer viel zu wünschen übrig ließen. Rund 50 Prozent aller Einwohner Perus verdienten weniger als sechs amerikanische Dollar pro Monat. Die ITF genieße in Lateinamerika ein sehr hohes Ansehen und habe seit dem Berner Kongreß 54 neue lateinamerikanische Mitgliedsverbände gewonnen.

Das neue lateinamerikanische Regionalbüro der ITF befinde sich in Lima (Peru), und er befürchte, daß es von der neuen Militärregierung geschlossen werden könne. Weiterhin habe er erfahren, daß das ebenfalls in Peru befindliche Regionalbüro der Föderation der Handels- und Büroarbeiter bereits geschlossen worden sei. Aus diesem Grunde sei er um die Sicherheit des ITF-Regionalbüros besonders besorgt. Die ITF sei in letzter Zeit in Lateinamerika sehr aktiv gewesen und habe sich infolgedessen die Feindschaft gewisser Regierungen zugezogen.

Sodann ersuchte Kollege Azaña die der ITF angeschlossenen europäischen und amerikanischen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände, den letzten Paragraphen der Entschließung zur Lage in Peru zu erfüllen. Zurzeit befänden sich nur 10 oder 11 Schiffe auf dem Wege nach europäischen bzw. nordamerikanischen Häfen. Es sollte daher nicht allzu schwierig sein, einen effektiven Boykott dieser Schiffe in die Wege zu leiten. Die gegenwärtige Militärregierung würde nach einem solchen Boykott in aller Wahrscheinlichkeit die Flinte ins Korn werfen und sich übergeben. Das Prestige der ITF in Lateinamerika würde zufolge des Boykotts außerordentlich ansteigen. Abschließend ersuchte Kollege Azaña den Kongreß, die Entschließung einstimmig anzunehmen.

H. Alonso (Eisenbahnerverband «La Fraternidad», Argentinien) erklärte, er komme ebenfalls aus einem Land, welches unter den Auswirkungen eines Staatsstreiches leide. In allen lateinamerikanischen Ländern bestehe ständig

die Gefahr, daß die Regierung des Landes von einer reaktionären Gruppe oder Partei übernommen wird. Vor allem die Armeen dieser Länder vergaßen allzuoft, daß ihre Aufgabe darin besteht, das Land und seine Einwohner zu beschützen und nicht in der Lenkung der Staatsgeschäfte. Aus diesem Grunde ersuche er den Kongreß, die vorliegende Entschließung anzunehmen; falls die freie Arbeiterbewegung in dieser Angelegenheit keine eindeutige Haltung einnehme, werde bald der Tag kommen, da es in ganz Lateinamerika keine einzige repräsentative Regierung mehr gäbe. Die Machtstellung der ITF in einer lebenswichtigen Industrie ermögliche es ihr, effektive Schritte gegen antidemokratische Elemente zu unternehmen. Sein eigenes Land, Argentinien, leide ebenfalls unter den Anordnungen einer «Marionettenregierung», welche die Instruktionen der Armee befolge. Wenn wir nicht fest entschlossen seien, derartigen Tendenzen ein für allemal Einhalt zu gebieten, könne es in anderen Ländern sehr wohl zu ähnlichen tragischen Verhältnissen kommen.

H. Hernandez (Venezolanischer Transportarbeiterverband) sagte, die venezolanische Delegation unterstütze diese Entschließung einstimmig. Ohne die entschlossene Opposition der freien Arbeiterbewegung wäre auch Venezuela in die Hände eines totalitären Regimes gefallen. Sodann schlug er eine Änderung des dritten Paragraphen der Entschließung vor, um klarzustellen, daß das Weiterbestehen demokratischer Einrichtungen und der Demokratie in Lateinamerika nicht allein durch militärische Elemente gefährdet werde.

D. Tennant (Verband britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) pflichtete den in der Entschließung zum Ausdruck gebrachten Gefühlen bei, erklärte jedoch, daß die Erfüllung des letzten Paragraphen für die der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen mit gewissen Schwierigkeiten verbunden sei. Die Besatzung eines Schiffes, in bezug auf welches ein fester Heuervertrag besteht, könne den in der Entschließung vorgeschlagenen Boykott nicht durchführen, ohne sich der Meuterei schuldig zu machen. Er schlage daher vor, den Wortlaut an die Konferenz der Seeleute- und Hafentarbeitersektionen weiterzuleiten, damit der Wortlaut entsprechend geändert werden könne. Der Kongreß sei gemäß den Satzungen ohnehin nicht in der Lage, über diese Entschließung abzustimmen, da der Mandatsprüfungsausschuß noch nicht seinen Bericht vorgelegt habe.

H. Hildebrand (ÖTV, Deutschland) unterstützte den Vorschlag des Kollegen Tennant und erinnerte den Generalsekretär an die Tatsache, daß auf einer kürzlichen gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter beschlossen worden sei, daß alle Boykottanträge diesen beiden Sektionen unterbreitet werden sollten, ehe irgendwelche weiteren Maßnahmen ergriffen würden.

J. Curran (Amerikanischer Seeleuteverband NMU) schloß sich den Ausführungen der zwei letzten Redner an, war jedoch der Ansicht, daß die ITF schnell handeln müsse. Die freien Gewerkschaften in Peru und anderen lateinamerikanischen Ländern erwarteten dies von ihr. Die Vereinigten Staaten hätten bereits die diplomatischen Beziehungen zu Peru abgebrochen und erklärt, daß die USA nicht bereit seien, die peruanische Militärregierung anzuerkennen. Er schlug vor, daß unverzüglich ein Sonderausschuß ernannt und beauftragt werden sollte, die notwendigen Änderungen des Wortlautes der Entschließung vorzunehmen. Der geänderte Wortlaut solle nichts über Pläne zur Ergreifung irgendwelcher Boykottmaßnahmen sagen. Dieser Aspekt könne später auf einer gemeinsamen Sitzung der Seeleute und Hafentarbeiter diskutiert werden.

Der Generalsekretär verwies erneut auf die Dringlichkeit dieser Frage und unterstützte den Vorschlag des Kollegen Curran. Der von ihm vorgeschlagene Sonderausschuß solle unverzüglich einen neuen Wortlaut ausarbeiten, der dem Kongreß am Vormittag des folgenden Tages vorgelegt werden könne.

Der Präsident brachte den Vorschlag des Kollegen Curran zur Abstimmung. *Der Vorschlag wurde angenommen.*

Sodann wurden Mitglieder für den oben erwähnten Sonderausschuß vorgeschlagen und folgende Kollegen zu Mitgliedern dieses Ausschusses bestimmt: D. Tennant, H. Hildebrand, J. Curran, H. Alonso und F. Azaña. Weiterhin wurde beschlossen, daß der Generalsekretär an der im Anschluß an die laufende Plenarsitzung stattfindenden Sitzung dieses Sonderausschusses teilnehmen sollte.

Der Präsident bat um weitere Nominierungen zur Vervollständigung des Mandatsprüfungsausschusses. Folgende Kollegen wurden zu Mitgliedern bestimmt: M. Trana (Norwegen), L. Lissandre (Frankreich), W. J. Webber (Großbritannien); C. W. van Driel (Niederlande), E. Wall (Irland), D. Secord (Nordamerika), J. Arranz (Lateinamerika), B. Majumder (Asien) und M. A. Ndabambi (Afrika).

Sodann ersuchte **der Präsident** den Generalsekretär, den Tätigkeitsbericht für die Jahre 1960 und 1961 einzuleiten.

Der Generalsekretär:

Herr Präsident! Werte Delegierte und Freunde!

Ich habe mich schon gefragt, ob dieser Tätigkeitsbericht überhaupt einer Einleitung durch mich bedarf, denn er spricht im großen und ganzen für sich selbst. Vor allem möchte ich vermeiden, hier soviel zu sagen, daß Ihr zu der Ansicht gelangen könntet, der Bericht bedürfe keiner weiteren Bemerkungen Eurerseits.

Ich beabsichtige daher, einige Bemerkungen über den Umfang des Berichtes selbst zu sagen. Dann werde ich mir Eure Äußerungen zum Bericht anhören in der Hoffnung, daß ich am Ende der Diskussion eine Gelegenheit haben werde, zu Euren Ausführungen Stellung zu nehmen und vielleicht einige Bemerkungen meinerseits hinzuzufügen.

Obwohl der Bericht über 100 Seiten lang ist, stellt er lediglich einen Abriss unserer vielverzweigten Tätigkeit während der letzten zwei Jahre dar. Für uns ist es immer sehr schwierig, bei der Zusammenstellung des Berichtes zu entscheiden, was hineingehört. Auf jeden Fall ist es uns nie möglich, im einzelnen über alle Aspekte unserer umfangreichen Tätigkeit zu berichten. Eine ausführliche Beschreibung der Beziehungen der ITF zu anderen internationalen Gremien und Organen würde allein ein ganzes Buch füllen. Wir leben nun einmal in einer Zeit, in der unzählige Probleme von internationalen Organisationen behandelt werden, und es ist oft sehr schwierig, genau zu wissen, welche Organisation für welche Fragen zuständig ist und sich laufend über die Tätigkeit aller dieser internationalen Organe zu orientieren. Dennoch ist dies außerordentlich wichtig. Wie abwegig die Tätigkeit solcher Organe auch erscheinen mag, wie kompliziert ihr Verfahren für die Behandlung gewisser Fragen auch immer sein mag, die von ihnen gefaßten Beschlüsse wirken sich in vielen Fällen unmittelbar und in beträchtlichem Maße auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der in der ITF vereinigten Transportarbeiter aus. Dabei ist es unvermeidlich, daß das Reifen der Früchte unserer Arbeit auf internationaler Ebene oft eine lange Zeit in An-

spruch nimmt. Dennoch trägt diese Arbeit Früchte, und es wäre nicht nur kurzfristig, sondern unseren Interessen schädend, wenn wir in dieser Zeit der wachsenden zwischenstaatlichen Abhängigkeit nicht voll an ihr beteiligt wären. Dieser Aspekt unserer Arbeit nimmt allein viel Zeit in Anspruch, und ich bitte Euch, in diesem Zusammenhange zu bedenken, daß wir im Sekretariat der ITF heute nur sechs Personen mehr beschäftigen als vor zehn Jahren.

Über die Tätigkeit der ITF in den Entwicklungsländern werde ich später noch ausführlicher berichten. Vorläufig möchte ich nur erwähnen, daß alle diesbezüglichen Projekte außerordentlich sorgfältig geplant und vorbereitet werden müssen, da deren erfolgreiche Durchführung nur dann möglich ist, wenn wir bei der Planung die besonderen wirtschaftlichen, politischen und sozialen Probleme der einzelnen Länder berücksichtigen.

Abschließend einige Worte über die umfangreiche tägliche Routinearbeit des im ITF-Sekretariat beschäftigten Personals, wie z. B. Korrespondenz, Beantwortung von Anfragen, Vorbereitung von Sitzungen und Konferenzen usw. Diese Art von Arbeit wird zwar im Tätigkeitsbericht selbst nicht erwähnt, stellt jedoch in ihrer Gesamtheit ein gewaltiges Arbeitspensum dar. Damit komme ich zum Ende meiner Ausführungen und hoffe, daß meine kurze Einleitung zu einem lebhaften und vor allem konstruktiven Meinungsaustausch über den vorliegenden Tätigkeitsbericht führen wird.

Ich danke Ihnen, Herr Präsident.

J. S. Thore (Schwedischer Seeleuteverband) sagte, er wolle nicht am Tätigkeitsbericht Kritik üben, sondern lediglich einige Punkte klarstellen, die für die der ITF angeschlossenen Seeleute und Hafendarbeiter von besonderem Interesse seien. Er meine in diesem Zusammenhange vor allem die Frage der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen. Im Tätigkeitsbericht heiße es, daß dieses Problem bereits im Jahre 1958 und erneut im Jahre 1959 von den skandinavischen Mitgliedsverbänden der ITF aufgegriffen worden sei. Dies sei irreführend, weil es den Eindruck gebe, daß diese Frage in erster Linie die skandinavischen Mitgliedsverbände beunruhige. Dies sei durchaus nicht der Fall. Erst in letzter Zeit hätte eine Anzahl skandinavischer Reeder begonnen, auf fernöstlichen Schiffahrtsstrecken asiatische Seeleute anzuheuern, deren Löhne und Sozialbedingungen schlechter seien als die Arbeitsgesetzgebung der betreffenden skandinavischen Länder vorschreibe. Die Anheuerung asiatischer Seeleute sei jedoch in anderen Schiffahrtsländern, wie z. B. Großbritannien, seit langem üblich. Die skandinavischen Seeleuteverbände seien in dieser Angelegenheit an die ITF herangetreten, weil sie der Ansicht seien, daß dieses Problem in gewisser Hinsicht ebenso wichtig sei wie die Registrierung von Schiffen unter Schattenflaggen. Er hoffe, daß der britische Seeleuteverband seine Bemerkungen nicht als eine Rüge betrachten werde. Der ehemalige Generalsekretär des Britischen Seeleuteverbandes, Jim Scott, sei – wie er selbst – der Meinung gewesen, daß dieses Problem von der ITF und den ihr angeschlossenen Seeleuteverbänden so schnell wie möglich einer Lösung zugeführt werden müsse.

Weiterhin deute der Tätigkeitsbericht an, daß der Behebung dieses Übels vor allem die in den asiatischen Ländern vorherrschende Arbeitslosigkeit, Armut und Korruption im Wege stünden. Er sei der Meinung, daß dieses Argument nicht ganz stichhaltig sei. Der Hauptgrund für die in diesem Zusammenhang bestehenden Mißverhältnisse sei in der Ausbeutungspolitik der großen Reedereien zu suchen, die das Elend und die Armut der Völker Asiens ausnützten, um billige Arbeitskräfte zu gewinnen. Diese Politik der

Reeder habe sich sehr nachteilig auf die bestehenden Frachttarife ausgewirkt und stelle somit eine Gefahr für die Schifffahrt der gesamten Welt dar. Der Fall sei jedoch nicht ganz hoffnungslos. Auf der 19. IMC-Sitzung der IAO vom Jahre 1961 sei mit der Unterstützung der Reeder eine Entschließung zur Frage der Anheuerung asiatischer Seeleute angenommen worden. Dies beweise, daß zumindest einige Reeder zu der Ansicht gelangt seien, daß eine derartige Politik am Ende nur ihren eigenen Interessen schaden kann. Falls die ITF und die ihr angeschlossenen Seeleute-Gewerkschaften nicht bereit seien, dieses Problem realistisch zu behandeln, könnten auch die Reeder nichts unternehmen.

Der Schwedische Seeleuteverband habe rund 22 000 Mitglieder. Davon seien rund 8000 Ausländer, darunter viele Asiaten. Alle Mitglieder des Schwedischen Seeleuteverbandes – ganz gleich welcher Rasse, Religion, Staatsangehörigkeit oder Hautfarbe sie seien – erhielten die im schwedischen Kollektivvertrag für Seeleute vorgeschriebenen Heuern. Es sei jedoch bis jetzt nicht möglich gewesen, die asiatischen Besatzungen zehn schwedischer Schiffe, welche ausschließlich in fernöstlichen Gewässern verkehren, gewerkschaftlich zu erfassen. Diese Seeleute erhielten weniger als die Hälfte der im schwedischen Kollektivvertrag festgelegten Heuer. Das Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute sei in Schweden kürzlich auf Kollektivvertragsverhandlungen diskutiert worden. Obwohl die in Frage kommenden schwedischen Reeder zugegeben hätten, daß die Anheuerung asiatischer Seeleute bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern gerechtfertigt sei, betrachteten sie dieses Problem – vom schwedischen Standpunkt aus gesehen – als verhältnismäßig unbedeutend und seien der Meinung gewesen, daß diesem Übel ohnehin nur durch die Ergreifung geeigneter Maßnahmen auf internationaler Ebene abgeholfen werden könne.

Sodann erklärte Thore, er hätte gern einen Boykott der in Frage kommenden Schiffe vorgeschlagen. Er bezweifle jedoch, daß die ITF in der Lage sei würde, in asiatischen Gewässern einen effektiven Boykott durchzuführen, da die Zusammenarbeit zwischen der ITF und den japanischen und australischen Hafentarbeiterverbänden einiges zu wünschen übriglasse. Dennoch sollte die ITF versuchen, positive Maßnahmen zur Beseitigung dieses Übels zu planen und zu ergreifen. Es sei zugleich ironisch und paradox, daß die Arbeiterklasse in Schweden und anderen Ländern ersucht werde, Geld zur Unterstützung der Gewerkschaften der Entwicklungsländer beizusteuern, während die reichen Reeder und Finanziers ihre Ausbeutungspolitik skrupellos weiterverfolgten.

N. Metzlov (Estländischer Seeleuteverband) stellte fest, die ITF habe während der Berichtszeit außerordentlich wertvolle Arbeit geleistet, besonders was ihren Kampf gegen die Schattenflaggen-Schifffahrt anbelangt. Die finnischen Seeleute und Hafentarbeiter hätten in diesem Zusammenhange eine besonders wichtige Rolle gespielt, und er möchte ihnen dafür recht herzlich danken.

Das finnische und estländische Volk hätten Schulter an Schulter um ihre Unabhängigkeit gekämpft. Inzwischen setze die größte Kolonialmacht der Welt – die Sowjetunion – ihre Versuche, weitere freie Länder unter ihr Joch zu bringen, fort. Keinem einzigen der von der Sowjetunion «kolonisierten» Länder sei seine Selbständigkeit zurückgegeben worden. Dagegen hätten zahlreiche afrikanische und asiatische Staaten ihre Unabhängigkeit erlangt. Die kommunistische Behauptung, daß die Bevölkerung der Sowjetunion und der Satellitenländer in Freiheit lebe, werde durch die Tatsache widerlegt, daß die Einwohner seines Heimatlandes, Estland, nicht ungehindert

nach Finnland oder irgendeinem anderen freien Land der Welt reisen könnten. Die unter der kommunistischen Diktatur lebenden Menschen dürsteten nach sozialer Gerechtigkeit und Freiheit. Die Entschlossenheit der ITF und der freien Gewerkschaftsbewegung, diese zwei Ideale mit allen Mitteln zu verteidigen, käme auch den unterdrückten Völkern zugute.

Der Präsident vertagte den Kongreß bis 9 Uhr morgens am folgenden Tage.

Donnerstag, 26. Juli 1962

Vormittagssitzung

Der Präsident erklärte die Diskussion zum Tätigkeitsbericht offen.

G. R. Cabrera (Uruguayische Hafendarbeiter) berichtete über eine Krise, die durch einen Arbeitskonflikt zwischen seinem Verband und einer uruguayischen Fleischverpackungs- und Tiefkühl-Gesellschaft (Establicimiento Frigorifico del Cerro) heraufbeschworen worden sei. Das Fleischverpackungs-Unternehmen werde auf genossenschaftlicher Grundlage betrieben. Sein Verband habe einen Boykott gegen das Unternehmen durchgeführt, weil er erfahren habe, daß es unter kommunistischem Einfluß stehe. Außerdem habe das Unternehmen gegen gewisse Bestimmungen zum Schutze des Arbeitsmarktes und zur Wahrung der gewerkschaftlichen Rechte verstoßen. Die Beschuldigung, daß sich auch in seinem Verband Kommunisten befänden, wurde vom Redner zurückgewiesen.

S. F. Andersen (Dänische Seeleuteföderation) dankte der ITF im Namen seines Verbandes für ihre wertvolle Unterstützung während des langen Seeleutestreiks im Jahre 1961. Ohne die Hilfe der ITF hätten die ausgezeichneten Resultate dieses Arbeitskonfliktes nie erzielt werden können.

M. S. Hoda (Allindische Eisenbahnerföderation) sprach über den kritischen Streik der indischen Eisenbahner, der bereits auf dem Berner Kongreß der ITF ein wichtiges Diskussionsthema gewesen sei. Die indischen Gewerkschaften hätten bei diesem Arbeitskonflikt wertvolle Erfahrungen gewonnen, und die indischen Eisenbahner würden der ITF für die ihnen zuteil gewordene Unterstützung stets zu Dank verpflichtet sein.

Sodann ging Kollege Hoda zum Thema der ITF-Regionaltätigkeit über und erklärte, daß die Industrialisierung jener Länder, die in letzter Zeit ihre Unabhängigkeit erlangt haben, unaufhaltbar vorwärtsschreite. Die Arbeiter Asiens und Afrikas wußten die Bemühungen der internationalen freien Gewerkschaftsbewegung und die von ihr geleistete Unterstützung zu würdigen; besonders was den Aufbau starker Gewerkschaften in den Entwicklungsländern mit dem Ziel der Förderung des sozialen und wirtschaftlichen Fortschritts anbelange.

Diese jungen Gewerkschaften befänden sich sehr ernststen Problemen gegenübergestellt. Abgesehen davon habe die Tatsache, daß zu viele neue Gewerkschaften versuchten, die Arbeiter einer gewissen Branche zu organisieren, zu unerwünschter Konkurrenz und sinnlosen Streitereien geführt. Auf diese Weise würden wertvolle Hilfsmittel in manchen Fällen zur Förderung persönlicher Karrieren verwendet. Die Kommunisten machten sich die dadurch entstehende Verwirrung zunutze. Die freie internationale Gewerkschaftsbewegung werde daher energische Schritte unternehmen müssen, um die Position der wirklich demokratischen Arbeiterorganisationen zu konsolidieren. Die leitenden Funktionäre einiger dieser neuen Gewerkschaften seien nicht erwählt, sondern ernannt worden. Die internationale Gewerk-

schaftsbewegung müsse daher vor allem darauf bedacht sein, das Vertrauen der Mitglieder dieser neuen Gewerkschaften zu gewinnen. Wenn sie dies zum Ziele ihrer Tätigkeit mache, würden ihre Bemühungen – zumindest in Asien – erfolgreich sein.

Die ITF-Regionalkonferenzen für Asien und Lateinamerika seien in diesem Zusammenhange von großem Wert gewesen und hätten unter den Gewerkschaften dieser Teile der Welt große Begeisterung hervorgerufen.

Sodann sprach Kollege Hoda über die Arbeit der ITF auf technischem Gebiet. Er erwähnte vor allem die Probleme der Transporte radioaktiver Substanzen und der Einführung automatischer Kupplungen. Dieses letztere Problem sei in seinem Land, Indien, von großer Bedeutung, weil die Zahl der Eisenbahnunglücke außerordentlich hoch sei. Aus diesem Grunde freue er sich besonders über die Ausarbeitung der Sozialcharta der Eisenbahner und der Charta über die Rechte der Gewerkschaften.

Abschließend lud Kollege Hoda alle interessierten Delegierten ein, am kommenden Kongreß der allindischen Eisenbahnerföderation, der am 29. Juli 1962 beginnen werde, teilzunehmen.

H. Alonso (Argentinischer Eisenbahnerverband «La Fraternidad») begrüßte die Delegierten im Namen seiner Gewerkschaft, die der älteste lateinamerikanische Mitgliedsverband der ITF sei. Anschließend dankte er der ITF für die den argentinischen Eisenbahnern während ihres 42 Tage langen Streiks geleistete moralische und finanzielle Unterstützung. Dieser Streik sei ein Protest gegen die Angriffe der Regierung auf die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner gewesen, die sich den Plänen der Regierung, eine große Anzahl von Eisenbahnstrecken zu schließen, energisch widersetzt hätten. Die argentinischen Eisenbahnen seien ursprünglich für die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte vom Innern des Landes nach den Küstenhäfen gebaut worden. Seitdem hätten sich jedoch auch im Innern des Landes größere Städte und Industriezentren entwickelt, und die Eisenbahnen seien nunmehr das einzige Verbindungsmittel für die Beförderung der Produkte dieser Zentren zum Verbraucher.

Leider seien seit der Verstaatlichung des 42 000 km langen Eisenbahnnetzes eine große Anzahl rein technischer Probleme vom politischen Standpunkt aus behandelt worden. Dies habe zur Ergreifung unzulänglicher Maßnahmen geführt, die sich auf die Wirtschaft des Landes verheerend ausgewirkt hätten. Unter dem Druck gewisser einflußreicher Interessengruppen habe die argentinische Regierung am Ende beschlossen, rund 20 000 Streckenkilometer sowie eine große Anzahl von Eisenbahn-Werkstätten, Bahnhöfen und Stationen stillzulegen bzw. zu schließen. Der energische Widerstand der Eisenbahner habe jedoch die Durchführung dieser Pläne bis jetzt verhindert. Der am Ende des Eisenbahnerstreiks vom Jahre 1961 abgeschlossene Vertrag habe den Eisenbahnern erstmalig eine Vertretung ihrer Interessen in der Eisenbahnverwaltung sichergestellt. Dadurch sei es möglich gewesen, die Stilllegung gewisser Strecken zu verhindern, und eine Anzahl bereits geschlossener Werkstätten seien wieder geöffnet worden. Gegen Anfang 1962 hätten die Arbeitgeber jedoch erneut begonnen, die Gewerkschaften herauszufordern, indem sie absichtlich die Zahlung von Löhnen verzögerten und sich weigerten, gewisse Bestimmungen kürzlich abgeschlossener Kollektivverträge einzuhalten. Um diese Zeit sei eine große Anzahl von Eisenbahnern entlassen worden. Der Sprecher fügte hinzu, daß seine Gewerkschaft erneut in den Streik treten werde, wenn die argentinischen Behörden auf ihrer hartnäckigen und obstruktiven Haltung verharren.

Sodann brachte Kollege Alonso seine Befriedigung über das Zunehmen des

Prestiges der ITF und den Erfolg ihrer Regionaltätigkeit – vor allem in Lateinamerika – zum Ausdruck. In diesem Zusammenhange machte er den Vorschlag, daß ein lateinamerikanischer Beratungsausschuß – ähnlich dem bereits bestehenden Asiatischen Beratungsausschuß der ITF – gebildet werden sollte.

Abschließend zollte Kollege Alonso der Arbeit unseres Regionaldirektors für Lateinamerika und den karibischen Raum, Kollege Fernando Azaña, seine aufrichtige Anerkennung. Er war überzeugt, daß die lateinamerikanischen Mitgliedsverbände während der kommenden Jahre in der Tätigkeit der ITF eine weitaus wichtigere Rolle spielen würden als bisher.

Er bedaure, daß Kollege A. E. Lyon auf Grund anderweitiger Verpflichtungen seinen Sitz im Exekutivkomitee aufgegeben habe. Die Intensivierung der Regionaltätigkeit der ITF sei zum großen Teil den unermüdlchen Bemühungen dieses Kollegen zuzuschreiben. Er hoffe, das Exekutivkomitee werde auch auf seinen künftigen Sitzungen der außerordentlichen Bedeutung der Tätigkeit in den Entwicklungsländern Rechnung tragen.

J. Akumu (Verband afrikanischer Eisenbahner Kenias) dankte der ITF für die seinem Verband geleistete Unterstützung und zollte im besonderen dem Generalsekretär der ITF und dem Kollegen Laan seine Anerkennung. Mit der Hilfe der ITF sei es den drei ostafrikanischen Eisenbahnerorganisationen ermöglicht worden, ein durchführbares Verhandlungsverfahren mit den zuständigen Arbeitgebern zu vereinbaren. Außerdem habe sich die ostafrikanische Eisenbahnverwaltung bereit erklärt, eine dreimonatige Studienreise drei afrikanischer Gewerkschafter nach England zu finanzieren. Er selbst sei einer dieser drei Gewerkschafter.

Sodann ersuchte Kollege Akume die Delegierten, afrikanischen Gewerkschaftern Stipendien bereitzustellen, um ihnen die Teilnahme an Gewerkschaftskursen im Auslande zu ermöglichen. Er sei vom Wert solcher Kurse überzeugt und spreche aus persönlicher Erfahrung.

Abschließend erklärte er, daß den afrikanischen Mitgliedsverbänden der ITF eine angemessene Vertretung in den leitenden Gremien der ITF eingeräumt werden sollte und ersuchte die ITF, ihren nächsten Kongreß in Nairobi (Kenia) zu veranstalten.

B. Majumder (Indischer Seeleuteverband) sagte, der Tätigkeitsbericht zeige, daß die ITF seit dem Berner Kongreß ausgezeichnete Arbeit geleistet habe. Er betrachte die Regionaltätigkeit als die wichtigste Aufgabe der ITF und sei überzeugt davon, daß die ITF die ihr für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel so vorteilhaft wie möglich angewandt habe.

Mit Bezug auf die Diskussion vom Vortage über die Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen erklärte der Redner, dieses Problem sei bereits auf zahlreichen Sitzungen und Konferenzen der ITF-Seeleutesektion sowie auf dem Berner Kongreß diskutiert worden. 85 Prozent aller indischen Seeleute seien auf britischen Schiffen beschäftigt. Die Heuern und Arbeitsbedingungen der britischen Seeleute seien viel besser als die im IAO-Übereinkommen betreffend Arbeitszeit, Heuern und Bemannung festgelegten Mindestnormen. Die Arbeitsbedingungen der indischen Seeleute seien beträchtlich schlechter als diese Mindestnormen. Seiner Ansicht nach wäre es sehr nützlich, wenn der britische Seeleuteverband bei den zuständigen britischen Regierungsinstanzen vorstellig werden und die Ratifizierung dieses Übereinkommens durch Großbritannien beantragen würde.

Abschließend verwies der Sprecher die Delegierten auf die Tatsache, daß seit der Suspendierung der amerikanischen Seeleute-Gewerkschaft SIU und der darauffolgenden Bildung der Schiffsabteilung der AFL-CIO-Vertreter

der letztgenannten Organisation an Seeleuteverbänden in Indien herangetreten seien. Er hoffte, es werde möglich sein, die zufolge der Suspendierung der SIU entstandenen Probleme zu klären.

A. Hussein (Verband afrikanischer Eisenbahner Tanganjikas) sagte, er sei mit der Arbeit der ITF in Afrika nicht zufrieden. Sein Verband habe vor ungefähr zwei Jahren versucht, eine gemeinsame Konferenz der der ITF angeschlossenen ost-, zentral- und südafrikanischen Verbände zu organisieren. Die ITF habe seine diesbezüglichen Bemühungen nicht unterstützt. Die Gewerkschaften einiger afrikanischer Länder seien auf Grund gewisser Regierungsmaßnahmen noch immer nicht in der Lage, ihre gewerkschaftliche Tätigkeit ungehindert auszuüben. Die Verbreitung totalitärer Propaganda stelle eine weitere Gefährdung der gewerkschaftlichen Rechte dar. Die ITF müsse in diesem Zusammenhange vor allem darauf bedacht sein, nicht das Vertrauen ihrer afrikanischen Mitglieder zu verlieren.

Sodann ersuchte Kollege Hussein die ITF, die Bemühungen der ostafrikanischen Eisenbahnerverbände zur Festlegung eines einheitlichen Schlichtungsverfahrens für alle drei ostafrikanischen Hoheitsgebiete zu unterstützen. Weiterhin erklärte er, sein Verband bemühe sich gegenwärtig, eine baldige Lösung des Problems der rassenmäßigen Einstufung des im Dienste der ostafrikanischen Eisenbahnen stehenden Personals herbeizuführen. Er hoffe, daß sich sein eigener Verband auf Grund der Einführung eines Verfahrens zur Abziehung der gewerkschaftlichen Mitgliedsbeiträge vom Arbeitslohn bald in einer besseren finanziellen Lage befinden und somit nicht im gleichen Maße auf die Hilfe der ITF angewiesen sein werde wie bisher.

Kollegin L. Raupp (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) sagte, sie habe seit dem Jahre 1954 an den Kongressen der ITF teilgenommen und sei ihres Wissens bisher die einzige weibliche Delegierte gewesen. Die auf den Kongressen der ITF diskutierten wichtigen Probleme und der Kampf der ITF um soziale Gerechtigkeit hätten sie stets tief beeindruckt und ihr neuen Mut und frische Kraft verliehen, innerhalb ihres eigenen Wirkungskreises mit neuer Energie an die Lösung der uns gestellten Aufgaben heranzugehen. Die in der internationalen Gewerkschaftsbewegung zusammengeschlossenen Arbeiter und Arbeiterinnen führten einen gemeinsamen Kampf gegen Unrecht, Unterdrückung und Ausbeutung.

Sodann kam Kollegin Raupp auf die im Organisationsbereich der ITF beschäftigten Frauen zu sprechen. Sie erklärte in diesem Zusammenhange, daß die Zahl der bei Transportunternehmen berufstätigen Frauen geringer sei als in der allgemeinen Industrie. Auf Grund der zunehmenden Rationalisierung der Eisenbahnen und anderer Transportzweige seien die Berufsmöglichkeiten für Frauen in letzter Zeit beträchtlich angestiegen und würden in Zukunft weiter ansteigen. Eine Reihe wichtiger Grundsätze, wie z. B. das Recht der Frau auf Arbeit, «gleicher Lohn für gleiche Arbeit», Frauenarbeitschutz und Mutterschutz, hätten daher auch im Organisationsbereich mehr und mehr an Bedeutung gewonnen.

In Anerkennung dieser Tatsache habe der Internationale Bund freier Gewerkschaften zwei Entschlüsseungen zur Frage der Frauenarbeit angenommen. In der ersten dieser empfehle der IBFG den ihm angeschlossenen Organisationen, die wirtschaftlichen Aspekte der Frauenarbeit und die damit verbundenen Probleme in allen Ländern – vor allem in den sogenannten Entwicklungsländern – zu berücksichtigen. Der Gegenstand der zweiten Entschlußung sei die Frage der beruflichen Ausbildung und der Berufsberatung für Frauen und Mädchen. Die Sprecherin erklärte, sie wolle nicht

den vollen Wortlaut dieser beiden Entschliefungen in Erinnerung rufen, aber sie sei der Ansicht, daB auch die ITF die Erfullung dieser zwei Dokumente anstreben sollte. Das Ziel der gewerkschaftlichen Tdtigkeit - ob auf nationaler oder auf internationaler Ebene - bestehe in dem der schwacheren und damit der Ausbeutung im groBeren MaBe ausgesetzten Arbeiter durch ihre stdrkeren Berufskollegen. Dieses Prinzip muisse auch in bezug auf die weiblichen Arbeitnehmer zur Anwendung gebracht werden. Ihnen muisse durch eine entsprechende Schulung und Ausbildung die Mdglichkeit geboten werden, entsprechend den gegebenen physiologischen, psychologischen und soziologischen Voraussetzungen im Berufsleben voll mitzuwirken.

AbschlieBend schlug Kollegin Raupp vor, daB das Sekretariat einen Fragebogen an die der ITF angeschlossenen Organisationen aussenden sollte, um mglichst genaue Unterlagen uiber die soziale und wirtschaftliche Stellung der Frau im Wirkungsbereich der ITF einzuholen. Gestutzt auf diese Unterlagen konnten wir dann beginnen, die Situation unserer Kolleginnen konstruktiv zu verbessern.

G. Palmer (Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter von Trinidad) verwies die Delegierten auf die im Tdtigkeitsbericht enthaltenen Bemerkungen uiber die zweite Regionalkonferenz der ITF in Lateinamerika und im karibischen Raum. Sein 5220 Mitglieder starker Verband habe auf dieser Konferenz gewisse Argumente vorgebracht, denen zufolge ein BeschluB uiber die sogenannten ALCOA-Schiffe gefaBt worden sei. Kurz danach sei dieses Problem erneut auf der Sektionskonferenz der Hafentarbeiter in Oslo (1961) diskutiert worden und zur Weiterbehandlung an den Fair-Practices-AusschuB der ITF verwiesen worden. Der Sprecher brachte seine Enttdtuschung daruber zum Ausdruck, daB dies nicht im Tdtigkeitsbericht erwdhnt worden sei, und hoffte, daB dieser Frage so bald wie mglich die ihr gebuhrende Aufmerksamkeit zuteil werde.

F. Carreras (uruguayische Kraftfahrer und Gauchos) sprach uiber den von Kollege Cabrera bereits erwdhnten Arbeitskonflikt zwischen den uruguayischen Hafentararbeitern und einem auf genossenschaftlicher Basis organisierten Fleischverpackungs- und Tiefkchl-Unternehmen. Dieses Unternehmen sei vor einigen Jahren, nachdem zufolge einer Aussperrung rund 3500 Arbeiter entlassen worden waren, eine Arbeitergenossenschaft geworden. Nach einem langen und bitteren Kampf gegen Kapitalisten, Kommunisten und reaktiondre Regierungskreise sei das Unternehmen schlieBlich wieder erdffnet worden. Die kommunistischen Splittergruppen der Arbeiterbewegung htitten jedoch versucht, die Anstellung zuzuglichen Personals mit allen Mitteln zu verhindern. Der von ihm erwdhnte uruguayische Hafentararbeiterverband habe die Kommunisten in ihrem Boykott des Unternehmens unterstutzt und sich geweigert, mit dem von der ITF ernannten Schlichtungsvertreter zusammenzuarbeiten. Er kdnnen beweisen, daB der uruguayische Hafentararbeiterverband zumindest zum Teil unter kommunistischem EinfluB stehe.

Der Prdsident hieB sodann den Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes, Herrn T. Bratt, im Namen des Kongresses willkommen.

R. Tuori (Finnischer Eisenbahnverband, SAK) berichtete uiber die gewerkschaftliche Organisation der finnischen Eisenbahner. Er erklarte, daB sein im Jahre 1906 gegrundeter Verband die grdBte finnische Eisenbahnergewerkschaft sei. AuBer seiner eigenen Organisation bestunden jedoch noch vier oder funf kleinere Verbnde. Die Arbeitgeber htitten sich diese organisatorische Uneinigkeit zunutze gemacht. Die ITF sollte daher versuchen, einen ZusammenschluB dieser kleineren Gewerkschaften herbeizufuhren, anstatt

sie als einzelne Organisationen in die ITF aufzunehmen. In diesem Zusammenhang protestiert der Redner gegen den kürzlichen Beitritt einer finnischen Eisenbahnerorganisation mit weniger als 1000 Mitglieder zur ITF. Als Beweis dafür, daß die Arbeitgeber diese kleineren Organisationen begünstigten, erwähnte er, daß die Eisenbahnverwaltung mit dem letztgenannten Verband unmittelbar nach seiner Gründung einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen habe. Er hoffe, die ITF werde ihren Beschluß, das Ansuchen dieses Verbandes um Beitritt zur ITF anzunehmen, rückgängig machen und sich künftig auf die Herbeiführung einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen diesen kleineren Gewerkschaften konzentrieren.

Der Präsident verwies sodann auf den vorliegenden geänderten Wortlaut der EntschlieÙung über die Lage in Peru.

A. Victoria (Vereinigung mexikanischer Zivilluftfahrtpiloten) schlug eine stilistische Änderung des spanischen Wortlautes des letzten Paragraphen der EntschlieÙung vor.

F. Azaña (ITF-Regionaldirektor für Lateinamerika und den karibischen Raum) ersuchte den KongreÙ, die vorgeschlagene Änderung gutzuheiÙen. Er erklärte, daß die Eisenbahner und StraÙentransportarbeiter die von den Seeleuten und Hafentarbeitern zu ergreifenden Maßnahmen unterstützen sollten, um der Welt zu zeigen, daß die ITF entschlossen sei, die Rechte und Interessen ihrer Mitgliedsverbände zu verteidigen, wenn immer diese von Militärregierungen oder reaktionären zivilen Elementen bedroht würden.

H. Alonso (Argentinischer Eisenbahnverband «La Fraternidad») schlug vor, in der EntschlieÙung zu erwähnen, daß auch bei künftigen ähnlichen Anlässen geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden würden.

Der KongreÙ befürwortete den geänderten Wortlaut der EntschlieÙung und die von Kollege Alonso vorgeschlagene Hinzufügung. Der Wortlaut der vom KongreÙ angenommenen EntschlieÙung lautet wie folgt:

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

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

nimmt weiterhin von Berichten darüber Kenntnis, daß dieses neue Regime bereits begonnen hat, Unterdrückungsmaßnahmen gegen die freie Gewerkschaftsbewegung zu ergreifen, einschließlich der Verhaftung von Gewerkschaftsfunktionären und der ErschieÙung einer Anzahl von Arbeitern, und daß sich die peruanischen Gewerkschaften zurzeit als Protest gegen diese Maßnahmen und den gewaltsamen Sturz der rechtmäßigen Regierung in einem Generalstreik befinden; erinnert daran, daß eines der grundlegenden Ziele der ITF in der Verteidigung und Förderung des Rechtes der gewerkschaftlichen Organisation der Transportarbeiter in aller Welt besteht; daß dieses Ziel nur unter einer demokratischen Regierungsform erreicht werden kann, und daß kürzlich militärische Kreise und reaktionäre Zivilelemente in drei lateinamerikanischen Ländern, d. h. in Argentinien, Venezuela und Peru, versucht haben – und in zwei Fällen mit Erfolg –, diktatorische Regime zu errichten, wodurch das Weiterbestehen der freien Gewerkschaften dieser Länder gefährdet wurde;

fordert die ganze freie Gewerkschaftsbewegung dringend auf, dieser Bedrohung der demokratischen Freiheit in Lateinamerika und den

damit verbundenen Folgen für die Sache der Demokratie in aller Welt unverzüglich ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden; und ersucht den IBFG, den ihm angeschlossenen Verbänden zu empfehlen, bei ihren betreffenden Regierungen allen ihren Einfluß geltend zu machen, um diese Regierungen dazu zu bewegen, ihre diplomatischen Beziehungen zu allen diktatorischen lateinamerikanischen Regimen abzubrechen, wie Venezuela und einige andere lateinamerikanische Länder dies bereits getan haben. Der Kongreß der ITF betont außerdem, daß diese so kurze Zeit nach einem ähnlichen Staatsstreich in Argentinien folgenden Entwicklungen in Peru erneut beweisen, wie unbeständig die Demokratie in gewissen Teilen Lateinamerikas noch immer ist, und wie schnell der Totalitarismus um sich greifen kann, wenn nicht unverzüglich energische Verhütungsmaßnahmen ergriffen werden; und verspricht den 14 peruanischen Mitgliedsverbänden der ITF und der ganzen peruanischen Gewerkschaftsbewegung in ihrem Kampf für das Weiterbestehen freier demokratischer Einrichtungen und einer demokratisch-parlamentarischen Regierungsform die uneingeschränkte Unterstützung der ITF, und fordert alle Sektionen der ITF auf, mit allen ihnen möglichen Unterstützungsmaßnahmen zur Zerschlagung der obenerwähnten Militärjunta, welche das Vertrauen des peruanischen Volkes willkürlich mißbraucht hat, beizutragen, die Ergreifung positiver gewerkschaftlicher Kampfmaßnahmen für diesen Zweck in Erwägung zu ziehen und zu erklären, daß sie bereit sind, bei ähnlichen Anlässen in der Zukunft ein Gleiches zu tun.»

R. Kamisawa (Alljapanischer Seeleuteverband) dankte der ITF und ihren Mitgliedsverbänden, insbesondere der National Maritime Union of North America – für die den japanischen Seeleuten während ihres Streiks im Frühjahr dieses Jahres geleistete Unterstützung. Nach einem zweiwöchigen Streik, während welchem 600 Schiffe angehalten worden waren, seien alle Forderungen der Seeleute betreffend Herabsetzung der Arbeitszeit und Verlängerung des bezahlten Urlaubs erfüllt worden. Dieser erfolgreiche Ausgang des Streiks sei zumindest zum Teil der moralischen Unterstützung durch die internationale Gewerkschaftsbewegung zuzuschreiben. Außerdem sei es dem japanischen Verband durch diese Unterstützung möglich gewesen, seine Mitglieder zur Unterstützung der Arbeiter anderer Länder zu bewegen, und sein Verband habe auf Ansuchen des birmesischen Seeleuteverbandes geholfen, birmesische Seeleute in japanischen Häfen zu organisieren und auch den kürzlichen Streik der philippinischen Hafentarbeiter durch die Boykottierung der mit den Philippinen Handel treibenden japanischen Schiffe unterstützt.

In bezug auf die Tätigkeit der ITF in den Entwicklungsländern brachte der Redner die Hoffnung zum Ausdruck, daß es möglich sein werde, eine hundertprozentige Zusammenarbeit aller Branchen der internationalen Arbeiterbewegung zu erzielen und daß die zwischen der ITF und dem IBFG auf dem Gebiete der Regionaltätigkeit bestehenden ausgezeichneten Beziehungen in Zukunft noch weiter ausgedehnt werden würden, und zwar mit dem Ziele einer effektiven Zusammenarbeit mit anderen Berufssekretariaten. Die ITF habe unter der Führung der Kollegen Oldenbroek und Becu im Mittelpunkt der Tätigkeit der internationalen Berufssekretariate gestanden. Er hoffe, Kollege de Vries werde sich bemühen, die ITF zu dieser Stellung zurückzuführen.

Die ITF stehe – was die Tätigkeit in den Entwicklungsländern anbelange – an der Spitze aller internationalen Berufssekretariate. In diesem Zusammen-

hange begrüßte der Sprecher die Bildung des Asiatischen Beratungsausschusses der ITF. Dieser Ausschuß werde es den asiatischen Mitgliedsverbänden ermöglichen, ihre Ansichten wirkungsvoller im ITF-Vorstand zum Ausdruck zu bringen. Die großen organisatorischen und finanziellen Schwierigkeiten der asiatischen Gewerkschaften machten eine engere Zusammenarbeit zwischen ihnen notwendig. Auf der ersten Sitzung des Asiatischen Beratungsausschusses sei bereits festgestellt worden, daß die Gewerkschaften Asiens in größerem Maße der Beeinflussung durch kommunistische Länder ausgesetzt seien als die afrikanischen und lateinamerikanischen Verbände. Die Bemühungen der Kommunisten, demokratische Verbände zu durchsetzen, konzentrierten sich in erster Linie auf die Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter. Die diesbezügliche Politik werde nicht nur von kommunistischen Ländern aus geleitet, sondern auch von gewissen kommunistisch beeinflussten Gewerkschaften in Australien und den Vereinigten Staaten von Amerika. Der Sprecher hoffte daher, daß der Generalsekretär und der Vorstand der ITF den Empfehlungen des Asiatischen Beratungsausschusses die ihnen gebührende Beachtung zollen werden, da die asiatischen Mitgliedsverbände der ITF andernfalls sehr enttäuscht sein würden.

Sang Kyu Oh (Koreanischer Eisenbahnerverband) dankte der ITF für die seinem Verband während der der Militärrevolte vom Mai 1961 folgenden kritischen Tage geleistete moralische Unterstützung. Sein Land befinde sich gegenwärtig in einer besonders schwierigen Situation. Während der Jahre 1960 und 1961 hätten in Korea drei Revolutionen stattgefunden. Die wirtschaftliche Lage des Landes sei heute schlechter denn je zuvor. Nach der Militärrevolte vom Mai 1961 habe die Regierung versprochen, im Mai 1963 allgemeine freie Wahlen durchzuführen, aber gleichzeitig die Bildung freier politischer und sozialer Einrichtungen – einschließlich freier Gewerkschaften – verboten. Dank den Interventionen des IBFG, der ITF und anderer demokratischer internationaler Organisationen sei dieses Verbot später aufgehoben worden. Der Eisenbahnerverband sei neu organisiert worden und habe heute bereits 22 000 Mitglieder. Im März 1962 habe der Verband seinen Mitgliedern eine 20prozentige Lohnerhöhung sichergestellt, und im April des gleichen Jahres seien mit dem Transportministerium neue Kollektivverträge abgeschlossen worden, die seinen Mitgliedern Beschäftigungssicherheit, bessere Arbeitsbedingungen und andere Sozialleistungen garantierten. Außerdem habe seine Organisation mit drei anderen koreanischen Transportarbeiterverbänden Fühlung genommen, um diese zum Beitritt zur ITF zu bewegen. Es handle sich dabei um die Gewerkschaften der Seeleute (10 000 Mitglieder), der Hafentarbeiter (12 000 Mitglieder) und der Straßentransportarbeiter (20 000).

Abschließend lobte der Redner die Regionaltätigkeit der ITF und empfahl die Bereitstellung von Sonderausbildungskursen für die Mitglieder der asiatischen Eisenbahnverbände.

Die Sitzung wurde bis 14.00 Uhr vertagt.

Donnerstag, 26. Juli 1962

Nachmittagssitzung

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 14.00 Uhr.

F. Carrera (Uruguayische Kraftfahrer und Gauchos) sprach erneut über die Tätigkeit der Kommunisten in den Verbänden der uruguayischen Hafent-

arbeiter und Fleischverpacker. Er ersuchte die ITF dringend, seinen Verband bei der Verteidigung der Freiheit des Genossenschaftsunternehmens zu unterstützen.

B. K. J. Tambunan (Indonesischer Eisenbahnverband) erklärte, der Kommunismus stelle in seinem Land nicht länger ein unlösbares Problem dar. Er könne – genau wie andere Krankheiten – mit der richtigen Medizin ausgetrieben werden. Die in den verschiedenen Ländern bei der Lösung politischer Probleme zur Anwendung gelangenden Methoden seien sehr unterschiedlich. Wenn die internationale Gewerkschaftsbewegung den Arbeiterorganisationen der Entwicklungsländer die größtmögliche Unterstützung leisten wolle, müsse sie sich zunächst einmal mit den Methoden der verschiedenen Regierungen vertraut machen, da zwischen deren Wirtschaftspolitik und den bestehenden gewerkschaftlichen Problemen ein enger Zusammenhang bestehe. Sodann schlug der Redner vor, daß sich das Exekutivkomitee der ITF bei der Untersuchung der wirtschaftlichen Lage der asiatischen Entwicklungsländer der Erfahrung der Mitglieder des Asiatischen Beratungsausschusses bedienen sollte. Sein eigener Verband sei bisher finanziell sehr schlecht gestellt gewesen, habe jedoch seine diesbezüglichen Schwierigkeiten in letzter Zeit zum Teil überwunden und würde mit Hilfe der ITF weitere Fortschritte machen. Abschließend verwies Kollege Tambunan auf das Bedürfnis nach gewerkschaftlichen Schulungskursen für asiatische Transportarbeiter.

E. Padilla (Vereinigung des Personals der kolumbischen Zivilluftfahrtsgesellschaft «AVIANCA») brachte sein Bedauern über die zwischen den kolumbischen Gewerkschaften des Zivilluftfahrtpersonals bestehenden Meinungsverschiedenheiten und Interessenkonflikte zum Ausdruck. Während eines Arbeitskonfliktes im Jahre 1961 seien eine Anzahl kleinerer Organisationen von den Kommunisten an der Nase herumgeführt worden, ohne daß sie sich dessen zur Zeit bewußt gewesen seien. Die ITF werde daher bei ihrer Tätigkeit in Lateinamerika dem Problem des gewerkschaftlichen Parallelismus besondere Aufmerksamkeit zuteil werden lassen müssen. Abschließend erklärte der Redner, daß die ITF bei der Bekämpfung des Kommunismus in Lateinamerika eine biegsamere Taktik zur Anwendung bringen müsse.

G. J. H. Alink (Niederländischer Transportarbeiterverband) zollte dem Generalsekretär seine Anerkennung für die Erstellung des vorliegenden Tätigkeitsberichtes und verwies auf die zunehmende Bedeutung des Brüsseler Ausschusses der ITF-Mitgliedsverbände in der EWG. In diesem Zusammenhang forderte er den Generalsekretär auf, die vollbeschäftigte Anstellung des Kollegen Rasschaert als Sekretär dieses Ausschusses in Erwägung zu ziehen. Abschließend schlug er vor, daß eine Liste der in ITF-Veröffentlichungen vorkommenden Abkürzungen der Namen internationaler Organisationen zusammengestellt werden sollte.

A. Alpinnen (Finnischer Eisenbahnverband – Rautatieliäisten Ammattiyhdistysten Liito, SAJ) erklärte mit Bezug auf die Einwendungen des Kollegen Tuori gegen den Beschluß des ITF-Exekutivkomitees, das Ansuchen seines eigenen Verbandes um Beitritt zur ITF anzunehmen, daß alle anderen finnischen Mitgliedsverbände der ITF dieses Ansuchen unterstützt hätten. Der Verband des Kollegen Tuori sei der einzige dem finnischen Gewerkschaftszentrum SAK angeschlossene Mitgliedsverband der ITF. Das SAK stehe unter dem Einfluß antidemokratischer Elemente. Die zwischen den finnischen Eisenbahnerorganisationen bestehenden Meinungsverschiedenheiten seien auf die gleichen Ursachen zurückzuführen, wie der zwischen den zwei Gewerkschaftsbünden bestehende Konflikt. Die Hauptstreitfrage sei die Ein-

stellung der Gewerkschaften zu den Kommunisten und zu deren Versuchen, ihren Einfluß auf gewerkschaftlicher Ebene auszudehnen. Die von Kollege Tuori vertretene Interessengruppe habe gegen die demokratischen Grundsätze der freien Gewerkschaftsbewegung verstoßen, indem sie sich bei ihrem Kampf gegen eine demokratische Mehrheit der Hilfe der Kommunisten bedient und gleichzeitig gewisse Maßnahmen der Regierung unterstützt habe, die sich mit der Förderung der Interessen der Arbeiter nicht vereinbaren ließen. Der Präsident des dem Gewerkschaftszentrum SAK angeschlossenen Eisenbahnerverbandes sei gleichzeitig in seiner Eigenschaft als Finanzminister ein Mitglied der finnischen Regierung und habe vor kurzem im Namen der Mitglieder seines Verbandes einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der der Mehrzahl der Eisenbahner eine Erhöhung ihrer Löhne um lediglich 4½ Prozent gebracht habe, während die Gehälter der höheren Eisenbahnbeamten um bis zu 40 Prozent erhöht worden seien. Es sei daher lächerlich, wenn Tuori behaupte, die anderen Eisenbahnerverbände machten gemeinsame Sache mit den Arbeitgebern. Die überwiegende Mehrzahl der finnischen Arbeiter stehe in diesem Konflikt auf der Seite der demokratischen Gewerkschaften. Sein eigener Verband habe gegenwärtig rund 4000 Mitglieder und sei keine reaktionäre Organisation. Er dankte dem ITF-Exekutivkomitee für die Annahme des Beitrittsgesuches seiner Organisation und erklärte, er und sein Verband würden keine Mühe scheuen, sich des damit bezeugten Vertrauens würdig zu erweisen.

J. K. Post (Niederländischer Transportarbeiterverband) verwies auf den sich mit Zivilluftfahrtsfragen befassenden Teil des Tätigkeitsberichtes und erklärte, daß sich die Lage der Zivilluftfahrtsverbände seit der Erstellung des Berichtes auf Grund der zunehmenden Einführung schnellerer Flugzeugtypen mit einem größeren Beförderungsvermögen weiterhin verschlechtert habe. Die Beschäftigungssicherheit des Boden- und Fluggersonals zahlreicher Länder sei durch diese Entwicklung gefährdet worden. Eine beträchtliche Anzahl fachkundiger Arbeitskräfte sei entlassen worden, und es sei den betreffenden Kollegen in vielen Fällen nicht gelungen, geeignete Arbeit zu finden. Die Tatsache, daß das Beförderungsvermögen der neuen Düsenflugzeuge oft nur bis zu 40 Prozent oder 50 Prozent ausgenutzt werden könne, habe große finanzielle Verluste für die in Frage kommenden Luftfahrtsgesellschaften mit sich gebracht.

Die Gewerkschaften aller Kategorien des Zivilluftfahrtsersonals müßten gestärkt werden, damit sie sich den nachteiligen Auswirkungen dieser Entwicklung auf ihre Mitglieder widersetzen könnten. Er sei über die geringe Zahl der Vertreter des Bodenpersonals, die letztes Jahr an einer ITF-Sitzung dieser Kategorie teilgenommen hätten, sehr enttäuscht gewesen. Die Solidarität der Arbeitnehmergruppe auf der IAO-Zivilluftfahrtskonferenz vom Jahre 1960 habe gute Resultate gezeitigt. Abschließend forderte Kollege Post die anwesenden Vertreter des Zivilluftfahrtsersonals auf, sich sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene unermüdlich für die Stärkung ihrer Organisationen einzusetzen.

J. Arranz (Argentinischer Seeleuteverband) sprach über einen ernsten Arbeitskonflikt, in den sein Verband im Jahre 1961 verwickelt gewesen war, und dankte der ITF und den in Frage kommenden Mitgliedsverbänden für die seiner Organisation während dieses Konfliktes geleistete Unterstützung. Die Schwierigkeiten der argentinischen Seeleute-Gewerkschaften seien vor allem auf die wiederholte Einmischung der Regierung in die Tätigkeit der Gewerkschaften zurückzuführen. Des öfteren seien Truppen eingesetzt worden, um die Durchführung der in Unterstützung berechtigter Forderungen

gen geplanten gewerkschaftlichen Maßnahmen zu verhindern. Die Mehrzahl der Arbeitgeber weigere sich noch immer, die argentinischen Seeleuteorganisationen als Verhandlungspartner anzuerkennen. Die Heuern der argentinischen Seeleute seien außerordentlich niedrig.

Abul Hassan Ali (Vereinigung des Zivilluftfahrtspersonals von Britisch-Guayana) überbrachte dem Kongreß die Grüße seines Verbandes und anderer guayanischer Transportarbeiterorganisationen. Er erklärte, die Gewerkschaften seines Landes befänden sich gegenwärtig in einem besonders kritischen Entwicklungsstadium, und die Bewältigung der damit verbundenen unzähligen Probleme stelle hohe Anforderungen an die leitenden Funktionäre und deren Opferbereitschaft im Interesse der Verteidigung demokratischer Ideale und Grundsätze. Britisch-Guayana sei 83 000 Quadratmeilen groß und habe rund 500 000 Einwohner. Vier Fünftel der Bevölkerung des Landes lebten an der Küste. Auf Grund der schlechten Verkehrsverbindungen zwischen der Küste und dem Inneren sei ein großer Teil des Landes bis zum heutigen Tage unentwickelt geblieben. Die größten Naturschätze seien jedoch gerade im Inneren des Landes vorzufinden. Die Erschließung dieses Teiles des Landes sei eine unentbehrliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung Guayanas. Die Zivilluftfahrt bzw. der Transport auf dem Luftwege werde dabei eine lebenswichtige Rolle zu spielen haben. Bereits jetzt würden an die Luftfahrt größere Anforderungen gestellt, als die kleinen Privatgesellschaften zu bewältigen in der Lage seien. Aus diesem Grunde seien diese Gesellschaften von der Regierung verstaatlicht worden. Die Mitarbeit der staatlichen Zivilluftfahrtsbehörde lasse jedoch oft viel zu wünschen übrig, obwohl sie offensichtlich mit den besten Absichten handle.

Sein Verband wisse, daß es notwendig sei, mit der Regierung zusammenzuarbeiten. Auch habe er für die Schwierigkeiten der Regierung Verständnis. Trotzdem betrachte er die Wahrung der Interessen seiner Mitglieder als seine wichtigste Aufgabe. Die Gewerkschaften der jungen unabhängigen Länder stünden im Kampf um soziale Gerechtigkeit und wirtschaftlichen Fortschritt an der Spitze. Die zahlreichen Probleme, denen sich diese Länder gegenübersehen, seien ein Nachlaß der Kolonialherrschaft. Die Bevölkerung seines Landes dürste nach Unabhängigkeit, sei sich jedoch gleichzeitig der aufrichtigen Bestrebung der britischen Regierung bewußt, sein Land der Selbständigkeit entgegenzuführen. Sein eigener Verband sei an dem Kampf um Selbstbestimmung aktiv beteiligt, denn nur nach Erlangung der Unabhängigkeit werde es möglich sein, den gegenwärtig viel zu niedrigen Lebensstandard des guayanischen Volkes zu heben und den bestehenden Bedürfnissen angemessene soziale Einrichtungen einzuführen. Die Gewerkschaften seien die Schildwache der Demokratie und eine Feste gegen jegliche Art von Totalitarismus und Diktatur.

Obwohl sein Verband gut organisiert sei, benötige er noch immer Unterstützung, um seine Aufgaben ordentlich erfüllen zu können. Der IBFG und die ORIT hätten bei der Durchführung eines intensiven gewerkschaftlichen Schulungsprogrammes im Karibischen Raum einen äußerst wertvollen Beitrag geleistet. Dennoch müsse mehr getan werden. Sein Verband wolle, daß unter den Auspizien des Karibischen Arbeitskongresses eine Regionalorganisation aller karibischen Transportarbeiterverbände gebildet werden sollte und setze sich darüber hinaus für die Bildung eines ähnlichen Zentralorgans für die Verbände des Zivilluftfahrtspersonals in Lateinamerika und im karibischen Raum ein. Die Erstellung engerer Beziehungen zwischen den lateinamerikanischen und karibischen Transportarbeiterorganisationen müsse mit allen Mitteln gefördert werden. In diesem Zusammenhange wäre es beson-

ders wertvoll, wenn Kollege Azaña oder sein Mitarbeiter öfter Britisch-Guayana besuchten. Dank dem letzten Besuch Azañas sei die ITF im gesamten karibischen Raum besser bekannt geworden. Er sehe mit Zuversicht dem Tage entgegen, da die karibischen Transportarbeiterorganisationen einen wichtigen Faktor im Leben und in der Arbeit der ITF darstellen werden. Er wisse, daß sein eigener Verband von den älteren, erfahrenen Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer noch manches lernen könne. Sein Verband sei stolz auf seine Zugehörigkeit zur ITF und entschlossen, bei der Förderung ihrer Ideale aktiv mitzuwirken.

F. Ferreira (Sociedad de Captaces de Estiba, Uruguay) erklärte, sein Verband fürchte sich nicht vor den Kommunisten und sei ihrer Propaganda gegenüber immun. Das Recht seiner Organisation, im Einklang mit den Bestimmungen des IAO-Übereinkommens Nr. 87 in den Streik zu treten, falls die Verteidigung seiner Interessen dies erfordere, müsse unbedingt sichergestellt werden.

C. W. van Driel (Niederländischer Seeleuteverband) dankte der ITF und ihren Mitgliedsverbänden für die seinem Verband während des Arbeitskonfliktes vom Winter 1961/62 geleistete Unterstützung.

Die ITF habe seinem Verband nicht nur Einzelheiten über die Arbeitsbedingungen der Seeleute anderer Länder zugestellt, sondern auch die Verbände dieser Länder vom Stand der Kollektivverhandlungen zwischen seiner Organisation und den niederländischen Reedern in Kenntnis gesetzt. Nachdem diese Verhandlungen auf dem toten Punkt angelangt waren, habe die ITF die Seeleuteorganisationen der übrigen Länder um Ergreifung geeigneter Unterstützungsmaßnahmen im Falle eines Streiks ersucht. Mehrere Mitgliedsverbände hätten sich bereit erklärt, seine Organisation zu unterstützen. Diese Solidaritätskundgebung habe es seinem Verband ermöglicht, 90 Prozent seiner Forderungen durchzudrücken.

L. Garate (Sociedad de Obreros Toneleros de Montevideo, Uruguay) erklärte, daß sein Verband eine aktive antikommunistische Organisation sei und sich aus diesem Grunde geweigert habe, den Verbänden der uruguayischen Metall- und Holzarbeiter – die mit den Kommunisten liebäugelten – irgendwelche Unterstützung zu leisten.

E. Wall (Irish Transport & General Workers' Union) gratulierte den leitenden Funktionären der ITF zu der von ihnen in der Berichtszeit geleisteten Arbeit. Zur Frage der Beschäftigungssicherheit der Hafentarbeiter erklärte er, es gäbe zu denken, wenn man sich vor Augen halte, daß in unseren Tagen die für die Beförderung der Güter der Welt sorgenden Menschen nach Erreichung des Rücktrittsalters auf Almosen angewiesen seien. Er forderte alle der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverbände auf, sich um die Beendigung derartiger Verhältnisse zu bemühen.

Zur Lage in Irland bedauerte er, mitteilen zu müssen, daß das irische Volk noch immer gezwungen sei, zwei Regierungen zu unterstützen. Es gäbe zwar einen Vereinigten irischen Gewerkschaftsbund, aber die nordirische Regierung habe sich bis jetzt hartnäckig geweigert, diesen anzuerkennen.

Abschließend lud er die ITF ein, einen ihrer kommenden Kongresse in Irland zu veranstalten.

M. A. Ndabambi (Verband afrikanischer Eisenbahner von Nordrhodesien, Südrhodesien und Betschuanaland) erklärte, sein Verband sei in den drei ostafrikanischen Hoheitsgebieten im Zusammenhang mit der Erzielung der Anerkennung seiner Mitglieder als rechtmäßige Gewerkschafter auf große Schwierigkeiten gestoßen. Zahlreiche Gewerkschaftsfunktionäre würden von den Regierungen der drei Hoheitsgebiete noch immer als Verbrecher ange-

sehen und behandelt. Die Vereinigung der europäischen Eisenbahner Ostafrikas sei ebenfalls gegen seinen Verband eingestellt. Er bat die ITF, sich für die Herbeiführung der notwendigen Zusammenarbeit zwischen der Bevölkerung und der Regierung einzusetzen und forderte die Einberufung afrikanischer Regionalkonferenzen durch die ITF.

S. Perry (Abteilung Straßentransport des israelischen Gewerkschaftsbundes, Histadrut) verwies die Delegierten auf zwei Aspekte der Tätigkeit der ITF, und zwar: a) ihre Unterstützung der Gewerkschaften der Entwicklungsländer und b) die während der letzten Jahre auf dem Gebiete des Straßentransports eingetretenen Entwicklungen.

Er bezeichnete die Gewerkschaftsbewegung als das geeignetste Werkzeug für die Förderung und Stärkung der demokratischen Idee in den Entwicklungsländern. Ohne starke und aktive Gewerkschaften, die den Arbeitern Aussicht auf einen besseren Lebensstand bieten können, sei eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder nicht denkbar. In bezug auf die Bestrebungen zur Herbeiführung einer wirtschaftlichen Integration Europas brachte der Redner die Hoffnung zum Ausdruck, daß die damit verbundene Produktivitätssteigerung auch den armen Bevölkerungsschichten der Entwicklungsländer zugute kommen werde. Sein Verband habe ebenfalls einen Beitrag zur Lösung dieses außerordentlich wichtigen Problems geleistet. Hunderte von israelischen Sachverständigen auf dem Gebiete der Erziehung in verkehrstechnischen, landwirtschaftlichen, mechanischen und bautechnischen Fragen seien für ein oder zwei Jahre nach verschiedenen asiatischen und afrikanischen Ländern entsandt worden, um deren Einwohnern beim Aufbau ihres Landes behilflich zu sein. Die ITF trage gegenüber den jungen Gewerkschaften dieser Länder eine große Verantwortung.

Sodann sprach Kollege Perry über die während der letzten Jahre auf dem Gebiete des Straßentransports zu verzeichnenden technischen Entwicklungen. Er teilte mit, daß die zuständige Gewerkschaft seines Landes begonnen habe, Empfehlungen über die Konstruktion von Lastwagen zu machen, um dem Fahrer größere Sicherheit und besseren Komfort zu bieten. Wir sollten jedoch noch weiter gehen und mit den Behörden bei der Behandlung aller Aspekte des Straßentransports zusammenarbeiten. Die ITF werde den wirtschaftlichen Aspekten der technischen Entwicklung größere Aufmerksamkeit widmen müssen.

Wartomo Dwidjojuwono (Indonesischer Straßentransportarbeiter-Verband) dankte dem Exekutivkomitee und den übrigen indonesischen Mitgliedsverbänden der ITF für die Annahme bzw. Unterstützung des Ansuchens seines Verbandes um Beitritt. Gleichzeitig gratulierte er dem Generalsekretär zu dem vorliegenden ausgezeichneten Tätigkeitsbericht. Es habe ihn besonders gefreut zu hören, daß die Regionaltätigkeit der ITF erweitert worden sei, und er hoffe, daß die stärkeren Mitgliedsverbände der ITF ihren schwächeren Brudergewerkschaften auch in Zukunft zur Seite stehen würden. Im Zusammenhang mit dem Problem der Befreiung Westirans von der Kolonialherrschaft freute sich der Redner, berichten zu können, daß auf einem kürzlichen IBFG-Kongreß eine Entschließung angenommen worden sei, in der «die Klärung dieser den Frieden Südostasiens gefährdenden Situation» gefordert werde. Der Sprecher appellierte an die Transportarbeiter der freien Welt, die indonesischen Arbeiter in ihrem Kampf zu unterstützen und pflichtete den Ausführungen seines indonesischen Kollegen Tambunan betreffend das Bedürfnis nach Bereitstellung gewerkschaftlicher Ausbildungskurse bei.

E. Tolosa (Argentinischer Hafentarbeiterverband SUPA) sagte, sein Verband

sei der ITF beigetreten, weil er einen Beitrag zur Förderung der hohen Ideale dieser weltweiten Organisation leisten wollte. Allerdings könne sein Verband nicht auf eine so lange und glorreiche Vergangenheit zurückblicken wie andere Mitgliedsverbände der ITF, da er erst im August 1944 gegründet worden sei. Seitdem sei jedoch der Kampfgeist der Mitglieder seines Verbandes wiederholt auf die Probe gestellt worden, da reaktionäre Elemente versucht hatten, das Recht der Hafendarbeiter auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen in Frage zu stellen. Sein Verband habe somit während der letzten Jahre mehr als irgendein anderer argentinischer Verband um sein Weiterbestehen kämpfen müssen. Allein im Jahre 1955 habe die Regierung fünfmal versucht, den Hafendarbeiterverband aufzureiben. Damals sei der Verband eine der reichsten Gewerkschaften des Landes gewesen und habe eine aktive Kampagne gegen die Ausbeutung der Hafendarbeiter durch die Arbeitgeber durchgeführt.

Im August 1957 seien seinem Verband infolge des Einschreitens der Regierung Schulden in der Höhe von über 50 Millionen Pesos entstanden. Die Regierung habe sich geweigert, das Resultat der demokratisch durchgeführten Gewerkschaftswahlen anzuerkennen. Im Laufe der folgenden Jahre seien die Schulden seines Verbandes auf Grund weiterer antigewerkschaftlicher Maßnahmen der Regierung auf über 200 Millionen Pesos angestiegen.

Die argentinische Arbeitsgesetzgebung vereitle die durchaus gerechtfertigten Bemühungen der Hafendarbeiter zur Verbesserung ihrer Löhne und Arbeitsbedingungen und zahlreicher sozialer Leistungen, die den Arbeitern in anderen Industrien zugute kommen. Außerdem habe die Regierung einen zwischen seiner Gewerkschaft und den zuständigen Arbeitgebern abgeschlossenen Kollektivvertrag – für dessen Zustandekommen sein Verband jahrelang gekämpft hatte – als null und nichtig erklärt. Kurz darauf habe sie weitere Verordnungen erlassen, die keinen Zweifel darüber bestehen ließen, daß sie entschlossen sei, den Kampfgeist der Hafendarbeiter zu zerstören.

Im Jahre 1958 habe das argentinische Parlament, weil es sich der Ungerechtigkeit dieser willkürlichen Angriffe auf die Hafendarbeiter voll bewußt war, alle einschränkenden Verordnungen zurückgezogen. Die Regierungsbehörden hätten jedoch eine neue rote Arbeitskarte für Hafendarbeiter eingeführt und sich 70 Tage lang geweigert, jenen Arbeitern, die den Streikaufrufen der Gewerkschaft Folge geleistet hatten, diese Karte auszustellen. Im Jahre 1960 kam der letzte Versuch, die Arbeiter ihrer hart und bitter erkämpften Rechte zu berauben. Er bestand in dem Erlaß einer Verordnung zur Reduzierung der Größe der Arbeitstrupps sowie zur Herabsetzung der Löhne der Hafendarbeiter. Diese Verordnung führte zum Ausbruch weiterer Proteststreiks.

Gegenwärtig kämpfe sein Verband für die Festlegung eines ordentlichen Arbeitsvermittlungsverfahrens, die Einführung eines garantierten monatlichen Mindestlohnes, die Zahlung von Krankengeld und die Reduzierung der Zahl der Hafendarbeiter. Diese letztere Forderung stütze sich auf eine von der sechsten Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses angenommene Entschliebung, die von der argentinischen Delegation ebenfalls unterstützt worden war.

Abschließend erklärte Kollege Toloso, er sei überzeugt, daß sein Verband, falls er weitere Schwierigkeiten mit den reaktionären Arbeitgebern seines Landes haben sollte, mit der uneingeschränkten moralischen und solidarischen Unterstützung der ITF und ihrer Mitgliedsverbände rechnen könne. **Der Präsident** gab sodann die Zusammensetzung des Entschliebungsausschusses bekannt:

N. Wälläri (Finnland), G. Gerdes (Deutschland), D. U'ren (Malaya), R. Deseau (Frankreich), H. Hernandez (Venezuela), H. Afifi (Ägypten), J. Curran (USA), S. Greene (Großbritannien), C. W. van Driel (Niederlande), F. Eichinger (Deutschland) und O. Gunnarsson (Schweden).

N. Wälläri (Finnischer Seeleuteverband) brachte sein Bedauern darüber zum Ausdruck, daß die Gewerkschaften der Seeleute auf zwischenstaatlichen Schifffahrtskonferenzen – und im besonderen auf IMCO-Tagungen – nicht angemessen vertreten seien. Zwar sei die Behauptung aufgestellt worden, daß es sich bei diesen Konferenzen um diplomatische Tagungen handle, aber auf ihnen würden Fragen besprochen, die für die Seeleute von unmittelbarem Interesse seien. Er schlage daher vor, daß zur Frage der Vertretung der Seeleute auf IMCO-Tagungen eine geeignete Entschließung angenommen werde.

Sodann brachte der Redner in seiner Eigenschaft als Vertreter eines der finnischen Verbände, die das Ansuchen des finnischen Eisenbahnerverbandes um Beitritt zur ITF unterstützt hatten, seine Besorgnis über die zwischen den finnischen Eisenbahnerorganisationen bestehenden Meinungsverschiedenheiten zum Ausdruck. Es handle sich bei diesen um ideologische Differenzen zwischen kommunistischen und demokratischen Arbeiterorganisationen. SAK – einer der zwei finnischen Gewerkschaftsbünde – habe die Veranstaltung des kommunistischen Weltjugendtreffens in Helsinki begrüßt. Sein eigener Verband nicht.

G. Dimitracopoulos (Griechische Eisenbahnerföderation) sprach über die Schwierigkeiten der griechischen Eisenbahner und dankte der ITF für die in diesem Zusammenhange geleistete Unterstützung. Der stellvertretende Generalsekretär der ITF, Hans Imhof, und Kollege Mikkelsen von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hätten im Auftrage der ITF Griechenland besucht und dadurch die Solidarität der freien Transportarbeiter der Welt mit den griechischen Eisenbahnern bekundet. Sodann dankte der Redner dem Generalsekretär für das von der ITF in Unterstützung der Forderungen der Eisenbahner an die griechische Regierung entsandte Telegramm. Sein Verband werde sich weiterhin mit den aus der Modernisierung der griechischen Eisenbahnen hervorgehenden Problemen auseinandersetzen müssen und sei überzeugt, daß die ITF die Bemühungen der griechischen Eisenbahner zur Verteidigung ihrer gewerkschaftlichen Rechte auch in Zukunft nach bestem Vermögen unterstützen werde.

J. Gomez (Kolumbianischer Seeleute- und Hafendarbeiterverband) berichtete, daß im kolumbianischen Parlament ein Antrag zur Revision der Schifffahrtsgesetzgebung seines Landes gestellt worden sei, da diese nicht länger den heutigen Anforderungen gerecht werde.

W. J. P. Webber (Vorsitzender und Berichterstatter) legte sodann den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vor (siehe Seite 274).

G. Munroe (Gewerkschaft der Seeleute und Hafendarbeiter von Trinidad) bezeichnete den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses als ungerecht und undemokratisch. Sein Verband gehöre der ITF seit über zehn Jahren an. Die Entsendung zweier Delegierter nach Helsinki habe ihm große Unkosten verursacht. Falls der Kongreß den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses befürworte, werde sein Verband dieses Geld umsonst ausgegeben haben. Er betonte, daß seine Organisation der ITF keine Mitgliedsbeiträge schulde und die ITF auch nicht ersucht habe, einen Beitrag zur Finanzierung der Kosten der Teilnahme an diesem Kongreß zu leisten. Seit Oktober 1961 sei sein Verband dem amerikanischen Seeleuteverband SIU angeschlossen, ohne jedoch verpflichtet zu sein, irgendwelche Mitgliedschaftsbeiträge an die SIU

zu zahlen oder durch diesen Anschluß in irgendeiner Weise eine Selbständigkeit beeinträchtigt zu haben.

Abschließend zitierte Kollege Munroe die Paragraphen 6 und 9 des Artikels VI der ITF-Satzungen, gemäß denen ein Mitgliedsverband das Recht hat, seiner Delegation einen Berater hinzuzufügen, der einer anderen Organisation angehört.

D. Tennant (Vereinigung britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) erklärte, der letzte Absatz des Berichtes des Mandatsprüfungsausschusses stelle eindeutig fest, daß das Mandat der Delegierten des Verbandes der Seeleute und Hafendarbeiter von Trinidad nicht in Frage gestellt worden sei. Es handle sich lediglich um das Mandat des Beraters der Delegation dieses Verbandes. Die von Kollege Munroe zitierten Paragraphen der ITF-Satzungen ließen keinen Zweifel darüber bestehen, daß ein hinzugefügter Berater einem der ITF angeschlossenen Verband angehören müsse. **Der Präsident** brachte den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses zur Abstimmung.

Der Bericht wurde angenommen.

Die Sitzung wurde um 17.00 Uhr vertagt.

Freitag, 27. Juli 1962

Vormittagssitzung

Der Präsident bat Kollege H. Buiters, die Diskussion zu Punkt 8 der Tagesordnung: «Die wirtschaftliche Integration und ihre Auswirkungen auf die Arbeitnehmer im Verkehrssektor» einzuleiten.

H. Buiters (Generalsekretär des europäischen Gewerkschaftssekretariats des IBFG) begann seine Ausführungen mit einer Beschreibung der wirtschaftlichen Integrationsversuche, die in Lateinamerika, Zentralamerika, den arabischen Staaten, Asien, Afrika und in Ost- und Westeuropa unternommen worden sind. Im Jahre 1960 sei die Lateinamerikanische Vereinigung für freien Handel gebildet worden, um eine Art gemeinsamen Markt für die beteiligten lateinamerikanischen Länder herbeizuführen. Seit 1958 bestehe eine ähnliche Vereinbarung zwischen fünf zentralamerikanischen Ländern. Die Pläne zur wirtschaftlichen Vereinigung der arabischen Länder hätten bis jetzt noch keine konkreten Resultate gezeitigt. In Asien sei eine Harmonisierung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Malaya, den Philippinen und Singapur vorgesehen. Auch in Afrika sei eine Annäherung der neuen unabhängigen Staaten zueinander zu verzeichnen, nicht nur auf politischer, sondern auch auf wirtschaftlicher Ebene. In Osteuropa hätten die kommunistischen Staaten ihre eigene wirtschaftliche Organisation, COMECON genannt, gebildet, und in Westeuropa bestünden zwei Organisationen für wirtschaftliche Zusammenarbeit: die OECD und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG). Außerdem habe Großbritannien mit sechs anderen europäischen Staaten eine Vereinigung für freien Handel (EFTA) gebildet. Von allen diesen Integrationsversuchen sei die EWG ohne Zweifel das wichtigste Projekt, da auf die sechs EWG-Länder etwa 25 bis 27 Prozent des gesamten Welthandels entfielen. Die EWG stelle somit ein Vorbild für andere Integrationsversuche dar. Im Jahre 1958 hätten die sechs EWG-Länder (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Italien und die Niederlande) vereinbart, bis spätestens Anfang 1970 alle zwischen ihnen bestehenden wirtschaftlichen Zoll- und Tarifbeschränkungen aufzuheben und

gleichzeitig gemeinsame Tarife für die Handelsbeziehungen zu Drittländern festzulegen. In bezug auf die Verwirklichung dieser beiden Ziele seien bereits beträchtliche Fortschritte gemacht worden. Weitere Pläne der EWG hätten die Festlegung einer gemeinsamen Landwirtschaftspolitik, einer gemeinsamen Verkehrspolitik und einer gemeinsamen Politik für den Handel mit Drittländern zum Ziel. Bis jetzt seien bereits 50 Prozent aller Tarife und praktisch alle Kontingentenbeschränkungen auf industrieller Ebene aufgehoben worden, und die sechs EWG-Länder bildeten innerhalb des GATT eine wirtschaftliche Einheit. Seit der Bildung der EWG sei der Handel zwischen den sechs Gemeinschaftsländern um 73 Prozent und der dieser Länder mit Drittländern um 35 Prozent angestiegen. Die Verbesserung des Lebensstandards der europäischen Länder sei unmittelbar von dem Gedeihen der EWG abhängig. Aus diesem Grunde sei bereits vorgesehen worden, auch anderen Ländern die Beteiligung am Wohlstand der EWG zu ermöglichen. Die Kolonialgebiete der EWG-Länder seien im Rahmen einer Sondervereinbarung als assoziierte Mitglieder in die EWG aufgenommen worden. Die in diesem Zusammenhang getroffenen Vereinbarungen würden auch gültig bleiben, nachdem diese Kolonialstaaten ihre Unabhängigkeit erlangt haben. Aber auch anderen Ländern, die sich nicht in der EWG befinden, sei es möglich, einen Anteil an den von ihr erzielten Fortschritten zu genießen. So sei z. B. ein Assoziierungsvertrag mit Griechenland abgeschlossen worden, der den vollen Beitritt Griechenlands zur EWG nach Ablauf einer Zeitspanne von 12 Jahren vorsehe. Außerdem habe sich Großbritannien um Beitritt zur EWG beworben, und es sei durchaus wahrscheinlich, daß im Falle der Akzeptierung des britischen Ansuchens auch Irland, Dänemark und Norwegen der EWG beitreten würden.

Als Gewerkschafter könnten wir die Bildung der EWG allein schon deswegen begrüßen, weil dadurch die zwischen Frankreich und Deutschland seit langem bestehenden Meinungsverschiedenheiten, die der Grund für den Ausbruch der letzten zwei Weltkriege waren, aus dem Wege geräumt worden seien. Auch die wirtschaftliche Entwicklung der sechs Länder werde von der freien Gewerkschaftsbewegung willkommen geheißen. Allerdings bestehe die Gefahr, daß sich durch einen solchen Zusammenschluß der wirtschaftlich entwickelten Industriestaaten die Spannungen, welche zwischen ihnen und den in Asien, Afrika und Lateinamerika befindlichen Ländern bestehen, verschärfen könnten. Es wäre eine Katastrophe, wenn die gemeinsame Handelspolitik der EWG die jungen Entwicklungsländer am Absatz ihrer Rohmaterialien verhinderte.

Sodann kam Kollege Buiters auf die wirtschaftliche Gemeinschaft der Ostblockländer (COMECON) zu sprechen. Er stellte fest, daß die COMECON nichts weiter als ein Manöver der Sowjetunion sei, um die Wirtschaft der übrigen Ostblockstaaten vollkommen unter ihre Kontrolle zu bringen. Eine eigentliche wirtschaftliche Integration sei im Rahmen der COMECON nicht vorgesehen. Die wirtschaftliche Struktur der Ostblockstaaten beruhe auf den wirtschaftspolitischen Theorien Stalins. Das Resultat sei, daß der Schwerindustrie überall der Vorrang eingeräumt werde. Der Handel zwischen den COMECON-Staaten und dem Rest der Welt belaufe sich auf lediglich 3 bis 4 Prozent des Welthandels. Den asiatischen, afrikanischen und lateinamerikanischen Entwicklungsländern könne die COMECON weder Hilfe noch Unterstützung anbieten, sondern nur politische Verpflichtungen. Anschließend sprach sich Kollege Buiters für die Festlegung eines offiziellen Verfahrens für die Regelung der Beziehungen zwischen der EWG und der internationalen Gewerkschaftsbewegung aus. Die Gewerkschaften müßten

bei der Bestimmung sozialer und wirtschaftlicher Richtlinien unbedingt mitentscheiden können. Auf keinen Fall dürften wir den von konservativen Regierungen unterstützten Arbeitgebern eine Gelegenheit bieten, ihren Willen und ihre Absichten ungehindert durchzusetzen.

Abschließend brachte der Redner seine Befriedigung darüber zum Ausdruck, daß die ITF die Frage der wirtschaftlichen Integration auf die Tagesordnung eines ihrer Kongresse gesetzt habe, da dieses Problem einer ersten Diskussion auf weltweiter gewerkschaftlicher Ebene durchaus würdig sei. Die fortschrittlicheren Länder der Welt würden sich ihrer gemeinsamen Verantwortung gegenüber den asiatischen, afrikanischen und lateinamerikanischen Entwicklungsländern erst dann bewußt werden, wenn sie die Frage der wirtschaftlichen Integration vom breitesten Gesichtspunkt aus betrachteten. **Der Präsident** fragte sodann, ob irgend jemand Fragen an Kollege Buiter zu stellen habe.

L. Brosch (Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr, Österreich) erklärte, er spreche im Namen eines neutralen Landes und möchte gern wissen, wie sich Kollege Buiter zu den verschiedenen Assoziierungsansuchen solcher Länder stelle.

A. H. Vizcaino (Exilverband der spanischen Eisenbahner und Straßentransportarbeiter) sagte, viele Spanier, sowohl im Ausland als auch in Spanien, seien über die EWG sehr besorgt. Auf einer kürzlichen Tagung demokratischer Spanier in München sei einstimmig erklärt worden, daß Spanien kein Recht habe, der EWG beizutreten, da die spanische Regierung der Bevölkerung des Landes die grundlegenden bürgerlichen und gewerkschaftlichen Rechte vorenthalte.

Abschließend brachte der Redner die Hoffnung zum Ausdruck, daß das Franco-Regime durch eine andere Regierung ersetzt werden würde, damit Spanien der EWG als ein freies demokratisches Land beitreten könne.

H. Buiter war ebenfalls der Ansicht, daß die gegenwärtige spanische Regierung nicht in die EWG aufgenommen werden könne. Er berichtete in diesem Zusammenhang, daß zufolge der gewerkschaftlichen Proteste innerhalb der EWG bereits zwei EWG-Länder der Franco-Regierung zu verstehen gegeben hätten, daß sie ihr Ansuchen um Beitritt zur EWG nicht unterstützen würden. Auch er hoffe, daß sich die politische Lage in Spanien ändern und Spanien unter einer neuen demokratischen Regierung der EWG beitreten werde.

In Ergänzung seiner Ausführungen betreffend die Assoziierung anderer Länder zur EWG wolle er einige Worte über das diesbezügliche Ansuchen Israels sagen. Dieses Land befinde sich auf Grund seiner geographischen Lage und der damit verbundenen politischen Spannungen in außerordentlichen Schwierigkeiten. Aus diesem Grunde habe Israel die EWG ersucht, ihr unter einer besonderen Vereinbarung beitreten zu dürfen. Dieses Ansuchen werde von der europäischen Gewerkschaftsbewegung unterstützt. Es werde sehr interessant sein, zu sehen, wie sich die EWG zu dieser Frage stellen werde. In Beantwortung der Frage des Kollegen Brosch betreffend die Assoziierung neutraler Länder erklärte der Redner, daß wir den Ausgang der Verhandlungen zwischen Großbritannien und der EWG abwarten müßten, ehe eine Entscheidung über diese Frage gefällt werden könne. Die der EWG angehörenden Länder dürften künftige Mitgliedsländer nicht im voraus verpflichten. Eine weitere Schwierigkeit bestehe darin, daß die drei «neutralen» Länder – Österreich, Schweden und die Schweiz – selbst sehr schwierigen Problemen gegenüberstünden und darüber hinaus nicht eine geographische Einheit bildeten.

Der Präsident ersuchte sodann den **Kollegen Seibert**, die **Diskussion** zum Thema **«Die wirtschaftliche Integration und ihre Auswirkungen auf die Arbeitnehmer im Verkehrssektor»** einzuführen.

Ph. Seibert (Erster Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) begann sodann sein Referat über dieses Thema.

Herr Präsident! Liebe Freunde! Werte Gäste und Ehrengäste!

Es gehört zum Wesen des Verkehrs, die nationalen Grenzen zu sprengen und die nationalen Verkehrswirtschaften miteinander zu verflechten. Diese Verflechtung schafft in weitem Ausmaße günstige Voraussetzungen für die Lösung unserer Aufgaben als Gewerkschaften, den Lebensstandard weiter zu erhöhen und die Vollbeschäftigung unserer Wirtschaft sicherzustellen. Es versteht sich deshalb von selbst, daß gerade wir Verkehrsgewerkschafter von Anbeginn an positiv zu den wirtschaftlichen Integrationsbestrebungen standen. Es war die ITF, die als erste Organisation mit ihrer vielbeachteten Denkschrift über «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» eine ausführliche Stellungnahme zu den Verträgen von Rom und konkrete Vorschläge zur Lösung der Koordinierungs- und Integrationsprobleme im Verkehr gegeben hat. Sie hat in der Öffentlichkeit allgemein eine gute Resonanz gefunden.

Der Verkehr ist einer der stärksten Hebel für die wirtschaftliche Integration. Dies ist zu betonen, weil in den letzten Jahren in der Auseinandersetzung um die Neuordnung des Verkehrs dessen volkswirtschaftliche Funktion nicht immer richtig erkannt wurde. Vielfach wird auch heute noch die Meinung vertreten, daß der Verkehr nur ein Wirtschaftszweig unter anderen sei. Diese Ansicht erkennt jedoch, daß der Verkehr für die Gesamtwirtschaft einfach unentbehrlich ist. Er ist die Grundlage einer modernen großräumigen Volkswirtschaft.

Vor der Erfindung der Dampfmaschine waren dem Verkehr besonders auf dem Lande enge Grenzen gesetzt. Die Verflechtung der Einzelwirtschaften erfolgte vor allem über den Seeweg oder über die schiffbaren Flußläufe. Fast alle Kulturen des Altertums basieren auf dem Seeverkehr. Die Inselwelt Polynesien ist bis in unsere Zeit hinein ein Beispiel für den verkehrsfördernden Einfluß des Meeres bei primitiven verkehrlichen Bedingungen. Auch in Griechenland spielt heute noch die Küstenschiffahrt eine entscheidende Rolle im Binnenlandtransport. In Afrika sowie Südamerika ist die Flußschiffahrt von überragender Bedeutung. Die großen Flüsse haben das Vordringen des Menschen bis tief in das Innere dieser Kontinente ermöglicht. Wo immer es die geographischen Verhältnisse zuließen, wurden überall in der Welt schon frühzeitig auf Staatskosten Wasserstraßennetze zur allgemeinen Belebung der nationalen Wirtschaft gebaut. Selbst in den USA haben die Wasserstraßen der ursprünglichen Wirtschaftsstruktur dieser Staaten ihr Gepräge gegeben.

Die integrierende wirtschaftliche Kraft der Wasserstraßen und des Seeverkehrs war vor dem Aufkommen moderner Verkehrstechniken jedoch verhältnismäßig gering. Die Schiffe konnten kaum mehr als 300 t befördern, und die Schiffbarkeit der natürlichen Wasserläufe war sehr begrenzt. Deshalb ging zu Beginn des 19. Jahrhunderts der größte Teil aller europäischen Städte nicht über die Größenordnung mittlerer Landstädte hinaus, die mit den angrenzenden Landbezirken eine in sich geschlossene Produktions- und Verbrauchsgemeinschaft bildeten.

Die Wende der durch Jahrhunderte hindurch kaum veränderten Wirtschaftsstruktur der Kontinente erfolgte erst mit dem Aufkommen der Eisenbahnen. Sie verursachten eine sprunghafte Senkung der binnenländischen Transport-

kosten. Dadurch schrumpften die geographischen Entfernungen wirtschaftlich zusammen. Gebiete, die früher nahezu unerreichbar waren, wurden in nächste gegenseitige Nähe gerückt. Durch die Eisenbahnen wurden in kürzester Zeit die europäischen Regionalwirtschaften zu gemeinsamen nationalen Märkten für Rohstoffe und Fertigprodukte zusammengefaßt, aus welchen sich sodann die industrielle Revolution des 19. Jahrhunderts entwickelte. Aber auch in den USA haben die Eisenbahnen erst eigentlich die raumwirtschaftliche Erschließung vollzogen. In bewundernswerter Pionierarbeit eilten sie den Siedlern in das Landesinnere voraus und schufen damit die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Ähnlich verhält es sich in Argentinien, wo ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz die Reichtümer des Landes den Menschen zugänglich macht. Auch Südafrika und Australien verfügen über ein leistungsstarkes Eisenbahnnetz, was in Asien auch für Indien, Japan und Malaya zutrifft.

Solange es noch keinen motorisierten Straßenverkehr gab, beeinflussten hauptsächlich die Eisenbahnen die Standortstruktur in allen Teilen der Welt. Durch ihre Monopolstellung wurde die Wirtschaft aber auch vom Verkehr abhängig. Mittels der Tarifpolitik und durch das Ausmaß der verkehrlichen Erschließung war es den Eisenbahnen möglich, ganze Landstriche wirtschaftlich veröden zu lassen oder umgekehrt einer gewaltigen wirtschaftlichen Entwicklung zuzuführen. Dies zeigt deutlich, wie sehr der Verkehr die Grundlage unserer modernen Wirtschaft ist und wie notwendig dessen ständige Überwachung und Steuerung durch den Staat bleibt.

Nach der Erfindung des Verbrennungsmotors entstand neben den Eisenbahnen ein außerordentlich leistungskräftiger Verkehrsträger: der Kraftwagen. Der Kraftwagen, der über ein viel engmaschigeres Wegenetz als die Eisenbahn verfügt, hat zu einer Dezentralisierung der Standortstruktur beigetragen. Hier liegt das große historische Verdienst des Kraftwagens um die wirtschaftliche Integration. Andererseits hat die Konkurrenz des Kraftwagens die überlieferte monopolistische Ordnung des Eisenbahn-Zeitalters zerstört und die schwierigen Koordinierungsprobleme im Verkehr aufgeworfen, mit denen wir uns seit Jahren auch in der ITF auseinandersetzen.

Nach unserer Ansicht wird ein vernünftiger Wettbewerb im Verkehr genügend ordnende Kräfte auslösen, um eine gesunde Entwicklung im Verkehr und in der Wirtschaft sicherzustellen. Im Verkehr besteht jedoch auf Grund der besonderen technischen und ökonomischen Bedingungen immer die Gefahr der ruinösen Konkurrenz und der Zerstörung jeglicher Ordnung. Es wird deshalb immer Aufgabe des Staates bleiben, überwachend und lenkend in den Verkehrsablauf einzugreifen.

Ein anderes schwerwiegendes Problem ist, daß in weiten Bereichen des Verkehrs wegen fehlender Rentabilität ein Wettbewerb überhaupt nicht möglich ist bzw. der Wettbewerb eine mögliche Rentabilität verhindern würde. Dies trifft vor allem für die revierfernen wirtschaftsarmen Gebiete und im Nahverkehr der Städte zu. Besonders im Berufs- und Schülerverkehr kann der Verkehr nicht sich selbst überlassen bleiben, sondern hier muß der Staat fördernd und lenkend eingreifen. Offenbar teilt die EWG-Kommission diese Auffassung, weil in ihrer Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik streng zwischen Personen- und Güterverkehr unterschieden wird und auch regionalwirtschaftlichen Erfordernissen Rechnung getragen werden soll.

Im allgemeinen werden jedoch die verkehrswirtschaftlichen Erfordernisse der peripheren Gebiete und der Entwicklungsländer in der Diskussion um die Wettbewerbsordnung im Verkehr zu wenig beachtet. Es besteht auch

bei der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft eine zu große Bereitschaft dafür, dem aus betriebswirtschaftlicher Sicht verständlichen Wunsch der Eisenbahnen auf Schließung unrentabler Nebenbahnen und Abfertigungsstellen nachzukommen. Es ist deshalb besonders erfreulich, daß der Wirtschafts- und Sozialausschuß der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft in seiner Stellungnahme zum Memorandum der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sich dem gewerkschaftlichen Standpunkt angeschlossen hat, daß Schließungen von Nebenbahnen jeweils nur nach vorheriger Genehmigung der Regierung vorgenommen werden dürfen. Dieser Standpunkt wird auch in der Stellungnahme des Europa-Parlaments zum Memorandum der Kommission vertreten.

Diese Fragen einer ausreichenden verkehrlichen Erschließung und Verkehrsbedienung gelten nicht nur für die Entwicklungsländer, aber hier sind sie von ganz besonderer Bedeutung. Kein afrikanisches Land – außer der Südafrikanischen Union – verfügt heute über ein ausreichendes nationales Verkehrsnetz. Dies ist nicht nur auf die dortigen geographischen Besonderheiten zurückzuführen. Es ist zwar richtig, daß die Ausgangslage schlecht ist: In Westafrika fehlt es an Naturhäfen, und auch in Ostafrika sind die geographischen Verhältnisse für den Verkehr nicht günstig. Wir Gewerkschafter wollen jedoch offen aussprechen, daß vor allem der bisherige Kolonialstatus zur unzureichenden verkehrswirtschaftlichen Entwicklung dieses Kontinents beigetragen hat. Ohne Rücksicht auf die eigentliche Wirtschaftsstruktur hat die Verkehrspolitik ausschließlich im Dienste der Verwaltungs-, Verteidigungs- und Außenhandelspolitik der Kolonialstaaten gestanden. Vielfach wurden nur Stichverbindungen von den Rohstoffvorkommen zu den Häfen gebaut, die den sozialen Belangen des Landes natürlich nicht gerecht werden konnten.

Wir stimmen der Auffassung der zuständigen Wirtschaftsorganisation der UNO zu, daß der Ausbau des Verkehrsnetzes in Afrika in allererster Linie einer wirksamen Krankheits- und Seuchenbekämpfung Rechnung tragen und damit ein soziales Ziel erfüllen muß. Die Verbindung der Siedlungen mit den größeren Städten (möglicherweise durch den Bau leichter Straßen) sollte in einer ersten Phase der verkehrswirtschaftlichen Integration Afrikas zunächst angestrebt werden. Ein leistungsstarkes Eisenbahnnetz kann erst dann errichtet werden, wenn in einer verkehrswirtschaftlichen Gesamtplanung die künftigen Verkehrsströme (vor allem des Massengüterverkehrs) festliegen. Soweit sind wir heute jedoch noch nicht, und es ist noch nicht einmal abzusehen, wie sich die einzelnen Staaten zu größeren Wirtschaftsräumen zusammenschließen werden. Was Ostafrika anbetrifft, so dürften in nicht allzu ferner Zeit Gespräche über die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Tanganjika, Kenia und Uganda beginnen. Das Verkehrsnetz, einschließlich der Häfen dieser drei Länder, liegt bereits heute in einer Hand, nämlich der ostafrikanischen Eisenbahn- und Hafengesellschaft. Das wird auch die Lösung der den Gewerkschaften gestellten Probleme wirtschaftlicher und sozialer Natur erleichtern.

Weiter fortgeschritten ist die Entwicklung in Lateinamerika. Hier wurde im Februar 1961 die lateinamerikanische Freihandelszone geschaffen, die Argentinien, Brasilien, Chile, Mexiko, Peru und Uruguay umfaßt. Kolumbien, Ecuador und Venezuela werden sich in Kürze dieser Wirtschaftsvereinigung anschließen. Hier gibt es immerhin schon beachtliche Ansatzpunkte für eine verkehrswirtschaftliche Integration, vor allen Dingen durch das dichte Eisenbahnnetz in Argentinien. Außer der lateinamerikanischen Freihandelszone gibt es den Gemeinsamen Markt von Zentralamerika, dem die Staaten

Guatemala, Honduras, El Salvador und Nicaragua angehören. Diese Staaten haben vertraglich vereinbart, die wirtschaftliche Integration innerhalb von fünf Jahren zu vollziehen. In Zentralamerika haben seither im Rahmen der Institutionen des Gemeinsamen Marktes verschiedene Beratungen über die Gestaltung der Verkehrspolitik stattgefunden. Die bereits bestehenden Eisenbahn- und Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Ländern sollen stark ausgebaut werden.

Im Rahmen der Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten sind jetzt Bemühungen im Gange, um den Eisenbahnverkehr Südostasiens zu internationalisieren. Ziel dieser Bemühungen soll die direkte Verbindung Südostasiens über Burma nach Indien und Pakistan werden. Wesentliche Vorarbeiten wurden auch in bezug auf die Herstellung einer direkten internationalen Straßenverbindung zwischen Südostasien über Indien und Pakistan nach Kleinasien geleistet. Die Verwirklichung dieser Projekte wird sowohl für die Eisenbahner als auch die Arbeiter im Straßentransport noch große gewerkschaftliche Probleme mit sich bringen, die nur in engem internationalem Kontakt gelöst werden können. Die Schwierigkeiten einer verkehrswirtschaftlichen Integration sind um so größer, je mehr verkehrswirtschaftliche Einrichtungen bereits vorhanden sind. Die historisch gewachsenen Verkehrsträger wollen ihren Besitzstand nicht nur erhalten, sondern sogar noch ausweiten. Auf besonders große Schwierigkeiten stößt die verkehrswirtschaftliche Integration jedoch bei hochentwickelten Industrieländern, weil hier nicht nur die Verkehrsträger ihren Besitzstand verteidigen, sondern auch die mit dem Verkehr engverflochtenen mächtigen Konzerne der Automobil-, Reifen- und Mineralölindustrie ihre Interessen zu wahren versuchen. Im Gegensatz zur europäischen Situation ist daher z. B. die Integration des Verkehrs in Afrika einfacher, weil hier nur Ansätze von Verkehrswegenetzen vorhanden sind. Wir haben es also in Afrika mit einem expansiven Verkehrssystem zu tun. Da dort den verkehrswirtschaftlichen Planungsüberlegungen keinerlei überlieferte Hindernisse wie in Europa entgegenstehen, kann in Afrika ein Verkehrswegenetz geschaffen werden, welches dem ökonomischen Prinzip (eine bestimmte Leistung mit den geringstmöglichen Kosten zu erzielen) sehr nahe kommt. Durch ein solches Vorgehen werden sich für die wirtschaftliche Entfaltung dieses Kontinents starke Antriebskräfte ergeben, wobei gleichzeitig die Fehler der alten Industrieländer vermieden werden können.

Wir Gewerkschafter müssen uns darüber klar sein, daß die wirtschaftliche Integration nicht zwangsläufig mit dem sozialen Fortschritt verbunden ist. Die Integration führt ohne entsprechende sozialpolitische Eingriffe eher zu einer Verschärfung der zwischen den einzelnen Staaten bestehenden wirtschaftlichen und sozialen Ungleichheiten. Es muß daher eine der vordringlichsten Aufgaben der in der ITF zusammengefaßten Verkehrsgewerkschaften sein, in enger Zusammenarbeit mit den Gewerkschaftsbünden darauf einzuwirken, daß in den Integrationsverträgen eine allgemeine und schnelle Hebung des Lebensstandards aller Bevölkerungsschichten und eine stetige Verbesserung der sozialen Bedingungen sowie das Ziel der Vollbeschäftigung verankert wird.

Nach Auffassung der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft müssen für den Verkehr im Rahmen der allgemeinen Sozialpolitik eigene Lösungen gefunden werden, die zu einer Verbesserung der gegenwärtigen sozialen Lage und zur Beseitigung der unnatürlichen Unterschiede in den Arbeitsbedingungen führen. Dies ist auch aus Gründen der Wettbewerbsordnung im Verkehr notwendig. Allgemein besteht Einigkeit darüber, daß

ein gesunder Wettbewerb im Verkehr ohne die Schaffung vergleichbarer Sozialbedingungen nicht möglich ist. Unter einer sozialen Harmonisierung verstehen die Gewerkschaften keine absolute Vereinheitlichung der sozialen Bedingungen. Wo die Möglichkeiten für einen sozialen Fortschritt gegeben sind, darf diese Entwicklung nicht auf Grund der sozialen Harmonisierung blockiert werden. Länder mit gesunder wirtschaftlicher Basis und starken gewerkschaftlichen Organisationen müssen stets Schrittmacher des sozialen Fortschritts sein. Aber die soziale Harmonisierung muß zu einer stetigen Annäherung der schlechteren sozialen Bedingungen an die besseren führen, wobei Mindestgrenzen verhindern können, daß den Unternehmungen aus den schlechteren sozialen Bedingungen Wettbewerbsvorteile erwachsen. Es ist bekannt, daß der Verkehr besonders von der Großindustrie als ein Instrument zur Kostensenkung betrachtet wird und daher immer die Neigung besteht, zwecks Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen der Industrie einen Druck auf die Transportkosten auszuüben. Nicht ohne Zynismus wird in der Stellungnahme des Internationalen Industrieverbandes zur Denkschrift der EWG-Kommission über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik zu einem Abbau guter sozialer Bedingungen bei einzelnen Verkehrsunternehmen geraten. Wortwörtlich heißt es in der Stellungnahme:

«Wenn gewisse Transportbranchen ihrem Personal bessere soziale Bedingungen bieten als andere, müssen sie in wettbewerblicher Hinsicht die Folgen selbst tragen. Sie können das Handikap in Zukunft so vermeiden, daß sie die nicht gerechtfertigten Vorteile abschaffen.»

Ähnliche Auffassungen hat man bereits früher von seiten der Unternehmervertreter gehört. Das zeigt mit aller Deutlichkeit, wie sehr wir uns diesen Problemen auf internationaler Ebene widmen müssen, um ein Gegengewicht hierfür zu schaffen. Wir können nicht zulassen, daß der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen auf dem Rücken der im Verkehr Beschäftigten ausgetragen wird. Genauso wie für die Verkehrsunternehmen die Sachkosten und Steuern Gegebenheiten für die Kalkulation darstellen, die sie nur wenig beeinflussen können, werden wir dafür sorgen, daß künftig auch die sozialen Bedingungen der im Verkehr Beschäftigten von den Verkehrsunternehmen nicht einfach aus Gründen ihrer Wettbewerbssituation manipuliert werden können. Die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nimmt dazu einen erfreulich fortschrittlichen Standpunkt ein. In ihrem Anfang Juni 1962 veröffentlichten Aktionsprogramm für die gemeinsame Verkehrspolitik wird noch einmal zum Ausdruck gebracht, daß alle Maßnahmen der sozialen Harmonisierung eine Verbesserung und Angleichung der Lebens- und Arbeitsbedingungen auf dem Wege des Fortschritts zum Ziele haben müssen. Im Gegensatz zur Auffassung des europäischen Industrieverbandes will die Kommission die soziale Harmonisierung auch nicht auf die einzelnen Verkehrsträger beschränken, sondern im Rahmen des Möglichen eine solche Annäherung im Verhältnis zwischen den drei Verkehrsarten unter Berücksichtigung ihrer technischen Besonderheiten vornehmen.

Auch das Europäische Parlament in Straßburg vertritt in seiner Stellungnahme zur EWG-Denkschrift die Auffassung, daß einer Angleichung der Arbeitsbedingungen im Verkehr keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Die Gewerkschaften pflichten dieser Auffassung grundsätzlich bei, sind sich jedoch darüber im klaren, daß ein derartiger Anpassungsprozeß wiederum soziale Rückwirkungen auf bestimmte Kreise der im Verkehr Beschäftigten nach sich ziehen wird. Dies gilt vor allem für die Binnenschiff-

fahrt. Es ist durchaus denkbar, daß bei einer vollen Angleichung der sozialen Bedingungen und einer vollen Anlastung mit den Verkehrswegekosten die Binnenschifffahrt auf weiten Bereichen ihres Kanalnetzes große Schwierigkeiten bekommen kann. Dies gilt in gleicher Weise auch für den Straßen-transport. Ein solcher Anpassungsprozeß kann deshalb nur auf lange Sicht vor sich gehen. Nach dem Zeitplan der EWG-Kommission soll die Angleichung der Arbeitsbedingungen zwischen den drei Verkehrsträgern erst im Jahre 1970 begonnen werden, nachdem die Harmonisierung innerhalb der einzelnen Verkehrsträger erfolgt ist. Die Anlastung der anteiligen Verkehrswegekosten soll allerdings schon bis zum Jahre 1967 vollzogen sein.

Wir begrüßen einen Zeitplan, weil wir der Auffassung sind, daß die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen gerade aus sozialen Gründen nicht als eine vorzuleistende Voraussetzung, die bereits vor der Integration voll erfüllt sein muß, betrachtet werden darf, sondern, wie die Kommission betont, als ein Bestandteil des Integrationsprozesses. Der Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen muß sich Zug um Zug mit dem Fortschritt der wirtschaftlichen Integration vollziehen.

Zu den notwendigen Anpassungsmaßnahmen gehören vor allem eine Angleichung und Verkürzung der Arbeitszeiten. Die der ITF angeschlossenen Verkehrsgewerkschaften setzen sich zunächst für eine Verkürzung der allgemeinen Arbeitszeit in Europa auf 40 Wochenstunden bei fünf Wochentagen und vollem Lohnausgleich ein. Das soll später gegebenenfalls eine Angleichung an die amerikanischen Arbeitszeitbedingungen ermöglichen.

Nach dem Aktionsprogramm der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sind die ersten Angleichungsmaßnahmen hinsichtlich der Arbeits- und Ruhezeiten im Kraftverkehr für 1964 vorgesehen. Gemeinsame Bestimmungen über die Einführung der obligatorischen Zweimannbesetzung für gewisse Beförderungsarten sollen noch vor Ende 1965 in Kraft gesetzt werden. Nach Auffassung der Kommission müssen sämtliche Angleichungsmaßnahmen für den Kraftverkehr bis 1968 durchgeführt sein. Weniger konkret ist der Zeitplan der Kommission für die Binnenschifffahrt. Hier spielen die internationalen Abkommen auf dem Gebiet des Binnenschiffsverkehrs auch in sozialer Hinsicht eine besondere Rolle. Immerhin sollen auch in der Binnenschifffahrt die ersten Maßnahmen bis 1965 getroffen werden. Einfacher gestalten sich die Angleichungsmaßnahmen für die Eisenbahnen, da hier schon genaue Regelungen über die Arbeitsbedingungen bestehen und die Unterschiede auf internationaler Ebene weniger ausgeprägt sind. Nach Auffassung der Kommission soll die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen bis Ende 1969 verwirklicht werden. Ab 1970 wird sich die Kommission dann mit einer Annäherung der für die drei Verkehrsträger bestehenden Regelung befassen.

Große Gegensätze bestehen in der Frage einer Harmonisierung der Löhne. In der bereits erwähnten ITF-Denkschrift wird zum Ausdruck gebracht, daß die unterschiedlichen Lohnkosten im Verkehr nicht wie in anderen Bereichen der Wirtschaft auf Unterschiede in der Produktivität zurückzuführen sind. Die Leistungsfähigkeit gleichwertiger Fahrzeuge ist überall ungefähr die gleiche, und die sie fahrenden Menschen erfüllen die gleichen Anforderungen. Deshalb kommt dem Nominallohn im internationalen Wettbewerb der Verkehrsträger erhöhte Bedeutung zu. Treffend wird in der ITF-Denkschrift zum Ausdruck gebracht, daß sich im Verkehr besondere Probleme ergeben, wenn ein Transport aus einem Land mit verhältnismäßig niedrigen Löhnen in ein anderes Land mit verhältnismäßig hohen Löhnen fährt. Wir sind aber auch der Auffassung, daß die wirtschaftliche Expansion innerhalb

der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft eine aktive Lohnpolitik der Gewerkschaften erforderlich macht, die den Arbeitnehmern einen größeren Anteil am Sozialprodukt der Gemeinschaft sichert. Durch die ständige Steigerung der Massenkaufkraft wird die wirtschaftliche Expansion gefördert und damit die Vollbeschäftigung innerhalb der Gemeinschaft sichergestellt. Eine erfolgreiche Durchführung der Harmonisierungsbestimmungen setzt ein Überwachungssystem voraus. Wie die Erfahrung lehrt, reichen die bisherigen, dafür getroffenen staatlichen Maßnahmen bei weitem nicht aus. Hier erwächst den Gewerkschaften eine neue Verantwortung, nämlich die Sicherstellung des durch sie errungenen sozialen Fortschritts. Wir wissen durch unsere Mitglieder am ehesten, wo Konkurrenzvorteile auf Grund schlechter Löhne und Arbeitsbedingungen vorkommen. Hier sollten wir deshalb auch an erster Stelle für Abhilfe sorgen.

Die mit der Integration einhergehende verkehrswirtschaftliche Neuordnung ist sehr eng mit den sozialen Problemen verflochten. Es leuchtet ein, daß eine Stabilisierung der Verkehrsordnung erst eigentlich die Grundlage für gute soziale Bedingungen im Verkehr abgibt. Aus diesen Gründen ist es unsere Pflicht, daß wir uns auch den verkehrspolitischen Fragen zuwenden. Dies ist freilich eine sehr vielseitige und auch schwierige Aufgabe, die von den Gewerkschaften nicht nebenbei mit leichter Hand erledigt werden darf. Es geht hierbei um die langfristige Existenzsicherung der Beschäftigten bei jedem Verkehrsträger, also um eine gewerkschaftspolitische Aufgabe, der wir unsere ganze Aufmerksamkeit und Kraft widmen müssen.

Auch für die verkehrspolitischen Fragen hat die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft einen Zeitplan aufgestellt, nach welchem wir unsere gewerkschaftspolitische Arbeit ausrichten müssen. Schwerpunkt dieses Zeitplanes sind die Fragen des Zuganges zum Markt über die Kontingentierung und Konzessionierung von Verkehrsunternehmungen sowie die Maßnahmen, die auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und Bedingungen von der Kommission vorgesehen sind. Wir haben hierzu in einer ausführlichen gewerkschaftlichen Stellungnahme zu dem Memorandum der Kommission wertvolle Vorarbeiten geleistet. Der Schwerpunkt unserer Arbeiten liegt heute jedoch im Aktionsprogramm der Kommission. Die notwendigen organisatorischen Maßnahmen wurden von uns bereits in Angriff genommen. Um diese auf uns zukommenden vielseitigen Arbeiten im Interesse unserer Mitglieder richtig wahrnehmen zu können, hatten die der ITF angeschlossenen europäischen Verkehrsgewerkschaften am 27. Mai 1958 in Luxemburg einen gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß gegründet. Dieser Ausschuß hat einen ständigen Sitz in Brüssel in unmittelbarer Nähe der europäischen Behörden. Die Gewerkschaften waren damit gut beraten, befähigte wissenschaftliche Mitarbeiter unserer Organisation bei der Gründung der europäischen Wirtschaftsbehörden in diese einzugliedern. Dieses Vorgehen hat uns die Kontaktaufnahme zu den Behörden erleichtert und hilft mit, daß unsere gewerkschaftlichen Interessen in der verkehrspolitischen Konzeption der Kommission berücksichtigt werden. Unsere gewerkschaftlichen Kontakte mit der Kommission und den Behörden des Gemeinsamen Marktes sind ausgezeichnet. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit hat sich bereits angebahnt.

Von besonderer Bedeutung für unsere gewerkschaftspolitische Arbeit ist unsere aktive Mitwirkung im Wirtschafts- und Sozialausschuß der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und den Ministerrat sowie die Europäische Atomkommission in allen wirtschaftspolitischen Fragen zu beraten. Ohne Übertreibung darf gesagt werden, daß

unsere gewerkschaftliche Gruppe im Wirtschafts- und Sozialausschuß eine der aktivsten ist und sich durch ihre konstruktiven Vorschläge einen guten Ruf erworben hat. Daher sind in den Beschlüssen des Wirtschafts- und Sozialausschusses die gewerkschaftlichen Interessen bisher auch in einem befriedigenden Ausmaße berücksichtigt worden.

Wir befinden uns inmitten eines Umbruchs in der Verkehrspolitik in allen Teilen unserer Welt. Heute sind Aufgaben zu lösen, die dem Grade ihrer Schwierigkeit nach und ihrer Bedeutung für die schaffenden Menschen nur noch mit den Aufgaben der Gewerkschaften in ihrer Gründungszeit verglichen werden können. Mehr als bisher müssen wir in einen ständigen Gedanken- und Erfahrungsaustausch treten und uns gegenseitig mit Rat und Tat zur Seite stehen. Diese Fragen lassen sich nicht mehr durch die einzelne Organisation auf nationaler Ebene, sondern nur noch in enger internationaler Zusammenarbeit lösen. Hieraus erwachsen der ITF künftig neue Aufgaben, die stärker als bisher auch auf verkehrspolitische Fragen abgestellt sein müssen. Die ITF muß an die verkehrspolitischen Arbeiten ihres Amsterdamer Kongresses wieder anknüpfen und aktiven Einfluß auf die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in allen Ländern nehmen. Mit Unterstützung der ihr angeschlossenen Gewerkschaften muß die ITF alles in ihrer Kraft Stehende für eine positive Weiterentwicklung der Integrationsbestrebungen in der Welt tun, um im Interesse einer Verbesserung der Völkerverständigung und einer ständigen Hebung des Lebensstandards für die im Verkehr schaffenden Menschen einen konstruktiven Beitrag zu leisten.

F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband) gratulierte dem Kollegen Seibert zu seinem ausgezeichneten Referat und brachte seine Befriedigung darüber zum Ausdruck, daß der Redner besonders hervorgehoben habe, wie wichtig die Frage der Koordinierung im Verkehrssektor für die ITF sei. In Großbritannien habe nach dem letzten Kriege unter der Labour-Regierung eine Gelegenheit zur Bildung einer koordinierten Verkehrspolitik bestanden. Die konservative Regierung habe jedoch kurz darauf die zentralisierten Verkehrsdienste wieder aufgelöst. Das Weiterbestehen unrentabler Tarife in gewissen Sektoren des Transportgewerbes habe sich nachteilig auf die Beschäftigungsbedingungen der betreffenden Arbeitnehmer ausgewirkt. Die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter müßten auf die höchstmögliche Ebene gebracht werden, da schlechte Löhne in einem Sektor die in anderen Sektoren bestehenden besseren Bedingungen gefährdeten. Dieses Problem sei jedoch so enorm, daß es nicht durch die separaten Bemühungen der einzelnen Transportarbeiterorganisationen gelöst werden könne. Es sei die Aufgabe der ITF, ihre Mitgliedsverbände davon zu überzeugen, daß sie dieses Problem mit den Transportarbeitern der ganzen Welt gemein haben.

Sodann verwies der Redner auf die mit der Einführung von Pipelines verbundenen Probleme. Er betonte, daß Pipelines keinesfalls der Kontrolle privater Organisationen unterstellt werden dürften. Alle Transportarbeiterorganisationen hätten die Pflicht, sich ernstlich mit dieser Frage zu befassen. Es habe ihn besonders beeindruckt, daß die Regierungen einiger EWG-Länder bereit zu sein schienen, den Arbeitnehmern im Transportgewerbe einen größeren Anteil am Nationalprodukt zukommen zu lassen. Die britische Regierung sei leider nicht so fortschrittlich gesinnt. Sie habe noch nicht einmal die Bestimmungen des IAO-Übereinkommens Nr. 67 betreffend die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßentransport erfüllt und sei nicht bereit, die tägliche Arbeitszeit der Straßentransportarbeiter auf weniger als elf Stunden herabzusetzen. Es werde daher noch einige Zeit dauern, bis alle europäischen Regierungen die Idee einer 40-Stunden/5-Tage-Woche anzuerken-

nen bereit sein würden. Die in der ITF vereinigten Transportarbeiter sollten dieses Ziel in enger Zusammenarbeit anstreben.

P. Seaton (Transportabteilung der EWG) nahm mit großer Befriedigung davon Kenntnis, daß Kollege Seibert in seinen Ausführungen zum Thema «Wirtschaftliche Integration» die im Tätigkeitsprogramm der EWG enthaltenen Ausführungen betreffend die Harmonisierung der Sozialbedingungen befürwortet habe. Weiterhin freue es ihn, daß Kollege Seibert auf die enge Zusammenarbeit zwischen der EWG-Kommission und den Mitgliedsverbänden der ITF hingewiesen habe. Diese praktische Zusammenarbeit sei besonders bei der Erörterung des Programmes für die Harmonisierung der Sozialbedingungen sehr wertvoll gewesen. Er schließe sich den Ausführungen jener Vorredner, die die Notwendigkeit der Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen der Transportarbeiter hervorgehoben haben, aus ganzem Herzen an. Er sei der Ansicht, daß die Probleme der Straßentransportarbeiter auf Grund des in diesem Sektor bestehenden scharfen Wettbewerbs als besonders dringend zu bezeichnen seien. Bei der Ausarbeitung eines Dokumentes über die Arbeitsbedingungen dieser Transportarbeiterkategorie sei mit den Straßentransportarbeiter-Gewerkschaften der ITF enge Rücksprache gehalten worden. Im Oktober oder November dieses Jahres werde in aller Wahrscheinlichkeit eine dreigliedrige Sitzung stattfinden, auf der die Frage dieses Problems erneut diskutiert werden würde. Die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen nach oben sei auch für die Binnenschifffahrt von großer Bedeutung. Jedoch stünden über die in diesem Sektor vorherrschenden Arbeitsbedingungen nur ungenügende Informationen zur Verfügung, so daß vorerst ein entsprechender Fragebogen ausgearbeitet werden müsse. Er sei jedoch sicher, daß die Tätigkeit der ITF-Sektion Binnenschifffahrt einen wertvollen Ausgangspunkt für die Ausarbeitung dieses Fragebogens darstellen werde.

In bezug auf die Arbeits- und Sozialbedingungen der Eisenbahner betonte Kollege Seton, daß sich die EWG-Kommission der in diesem Sektor bestehenden sozialen Probleme voll bewußt sei. Er fügte jedoch hinzu, daß die Probleme der Eisenbahner nicht so unmittelbar dringend seien, wie die der anderen Transportarbeiterkategorien, da zwischen den Löhnen und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner der sechs EWG-Länder keine ungewöhnlich großen Unterschiede bestünden. Auch sei der Wettbewerb im Eisenbahnwesen ein weniger wichtiger Faktor als im Straßentransport.

Zur Frage der Koordinierung der Sozialbedingungen der drei Binnenverkehrsträger erklärte Kollege Seton, daß mit einer solchen Koordinierung außerordentlich schwierige technische Probleme verbunden seien. Die Kommission sei jedoch nach sorgfältigen Überlegungen zu der Ansicht gelangt, daß eine solche Koordinierung – sowohl vom sozialpolitischen als auch vom konkurrenzmäßigen Standpunkt aus gesehen – unbedingt notwendig sei.

Abschließend betonte der Redner die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung enger Kontakte zwischen der EWG-Transportabteilung und den Gewerkschaften der Transportarbeiter. Nur auf dieser Grundlage könne eine effektive soziale Harmonisierung erzielt werden.

M. Alcaraz (Mexikanischer Pilotenverband) stellte fest, daß die Mehrzahl der Beiträge zu diesem Thema bis jetzt von Vertretern der Eisenbahner und Straßentransportarbeiter gemacht worden seien. Über die Probleme, welche der Zivilluftfahrt durch eine Integration innerhalb der EWG oder durch ähnliche Vereinbarungen zur Verschmelzung mehrerer Gesellschaften entstehen könnten, sei bis jetzt noch nichts gesagt worden. Er wisse, daß zwischen den nationalen Luftfahrtsgesellschaften Italiens, Frankreichs, Belgiens

und Deutschlands bereits Verhandlungen über eine solche geplante Zusammenarbeit im Gange seien. Um irgendwelchen nachteiligen Auswirkungen dieser Entwicklung begegnen zu können, hätten die Piloten dieser Länder eine Vereinigung – «Europilot» genannt – gebildet, deren Aufgabe es sei, die sozialen, politischen und wirtschaftlichen Folgen einer solchen Integration auf die Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt zu untersuchen. Die Gefahr der Arbeitslosigkeit bzw. die Gefährdung der Beschäftigungssicherheit sei für das Zivilluftfahrtspersonal aller Länder ein sehr ernstes Problem. Er schlage daher vor, daß die Zivilluftfahrtssektion der ITF eine eingehende Untersuchung dieser Frage vornehme.

H. Hildebrand (Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland) verwies auf die Bedeutung der internationalen gewerkschaftlichen Tätigkeit auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Integration und erklärte, daß sich die einzelnen Mitgliedsverbände der ITF für die Wahl von Regierungen einsetzen sollten, die den diesbezüglichen Bemühungen der Gewerkschaftsbewegung gegenüber sympathisch gesinnt sind. Er vertrete in seinem Land die Hafentarbeiter und Binnenschiffer und wisse aus eigener Erfahrung, welch enge Kontakte – arbeitsmäßig gesehen – zwischen den Hafentararbeitern, den Binnenschiffern, den Straßentransportarbeitern und den Eisenbahnern bestehen. Diese Kontakte müßten seines Erachtens in Zukunft noch intensiver gepflegt werden. Am 1. Juni 1964 werde für die deutschen Hafentararbeiter die 40-Stunden-Woche eingeführt werden. Eine solche Entwicklung lasse sich jedoch nur dann verteidigen, wenn auch den Arbeitnehmern in den anderen Transportzweigen gleiche Vorteile sichergestellt würden. Aus diesem Grunde müsse die Zusammenarbeit der Gewerkschaften des Personals aller Transportzweige weiterhin gestärkt werden.

H. Alonso (Eisenbahnerverband «La Fraternidad», Argentinien) berichtete, daß sich die argentinischen Eisenbahner in großen Schwierigkeiten befinden. Der kürzliche 42 Tage lange Streik der argentinischen Eisenbahner sei ebenfalls durch gewinnsüchtige Privatinteressen hervorgerufen worden. Eine konstruktive Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger und Transportzweige sei daher unumgänglich, damit der unfairen Konkurrenz des Straßentransports, die sich auf die argentinischen Eisenbahner besonders verheerend ausgewirkt habe, Einhalt geboten werden könne.

R. Carrasquilla (Gewerkschaft des Personals der «Avianca»-Zivilluftfahrts-Gesellschaft, Kolumbien) vertrat die Ansicht, daß die kolumbianischen Gewerkschaften unbedingt in einer einzigen Föderation organisiert sein sollten. Er ersuchte die ITF, sich für den Zusammenschluß der zwei bestehenden kolumbianischen Gewerkschaftsbünde einzusetzen, da beide Gewerkschaftsbünde dem IBFG und – auf regionaler Basis – der ORIT angeschlossen seien. Er kritisierte die Organisation der kolumbianischen Industrie und erklärte, daß sowohl Produzenten als auch Arbeitnehmer und Verbraucher von einer «Horde von Vermittlern» ausgebeutet würden.

M. A. Ndabambi (Verband afrikanischer Eisenbahner Rhodesiens) erklärte, sein Verband könne bei Entscheidungen darüber, ob sein Land einer Wirtschaftsunion beitreten solle oder nicht, nicht mitbestimmen. Er ersuche die Delegierten daher, die Verhältnisse und Bedingungen, unter denen afrikanische Gewerkschaften ihre Tätigkeit auszuüben versuchen, zu studieren. Nur die ITF könne den afrikanischen Gewerkschaften helfen, da sie ohne die Unterstützung der ITF bei der rhodesischen Regierung überhaupt keinen Einfluß hätten.

Th. Smeding (Niederländischer Transportarbeiterverband) berichtete, daß die belgischen, niederländischen, französischen und deutschen Verbände der

Binnenschiffer beabsichtigten, ein gemeinsames Büro zu gründen, welches als Rückspracheorgan mit der EWG über soziale und wirtschaftliche Fragen der Binnenschiffer dienen sollte. Er ersuchte die ITF, diesem neuen Organ ihre Anerkennung zuteil werden zu lassen.

Der Präsident vertagte den Kongreß bis 14.00 Uhr.

Freitag, 27. Juli 1962

Nachmittagssitzung

Fortsetzung der Diskussion über Probleme der wirtschaftlichen Integration

W. E. Malemo (Transportarbeiter und Allgemeiner Arbeiterverband von Kenia) brachte die Befürchtung zum Ausdruck, daß die Entwicklungsländer der EWG auf wirtschaftlicher Ebene zum Opfer fallen könnten. Die fortschrittlichen Industrieländer betrachteten Afrika in erster Linie noch immer als eine Rohmaterialquelle. Sein eigenes Land sei 60 Jahre lang von Großbritannien ausgebeutet worden. Heute gebe es eine Art von Neokolonialismus, der in der wirtschaftlichen Ausbeutung durch die Festlegung unfairer Preise und Einfuhrkontingente für afrikanische Produkte bestehe. Die ITF laufe Gefahr, durch ihre Unterstützung der EWG industriellen Selbstmord zu begehen. Das Exekutivkomitee der ITF müsse unbedingt eine eingehende Prüfung der eventuellen politischen Konsequenzen des Römer Vertrages vornehmen.

J. I. Jakubstovu (Färöer Hochseefischerföderation) begrüßte die Delegierten im Namen seiner Organisation, die die größte Gewerkschaft in den Färöer Inseln sei und rund 3000 Mitglieder habe. Die Hochseefischerei sei die wichtigste Industrie der Färöer, und 99 Prozent der jährlichen Ausfuhr im Werte von 5 Millionen Pfund Sterling bestünde aus Fisch bzw. Fischprodukten. Aus diesem Grunde seien die Mitglieder seines Verbandes daran interessiert, an den Verhandlungen über die Fischereipolitik der EWG vertreten zu sein. Sein Land sei jedoch praktisch gesehen eine Kolonie und habe daher keine Möglichkeit, bei Diskussionen dieser Frage mitzureden. Die Vorteile der wirtschaftlichen Integration Europas würden sich seiner Meinung nach auf die industriell fortschrittlichen Länder beschränken, und die EWG würde somit gewissermaßen auf Kosten der Kolonialländer gedeihen. Seine Organisation sei gegen den Beitritt der Färöer zur EWG, solange den Vertretern seines Landes keine separate und unabhängige Stimme in den Organen der EWG eingeräumt werden könne.

Abschließend verwies der Redner den Kongreß auf eine von der Färöer Hochseefischerföderation zu dieser Frage angenommene EntschlieÙung.

Ph. Seibert (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) dankte allen Rednern für ihre Beiträge zum Thema «Wirtschaftliche Integration». Er glaubte jedoch, feststellen zu können, daß der Begriff «wirtschaftliche Integration» zum Teil mißverstanden worden sei. Es sei somit die Aufgabe der ITF, ihre Mitgliedsverbände über den Sinn und Zweck derartiger Entwicklungen aufzuklären und ihnen klarzumachen, welche Probleme mit der Durchführung solcher Projekte verbunden sind.

Ein Kollege habe beanstandet, daß er in seinem Referat die Luftfahrt nicht erwähnt habe. Die Antwort darauf sei, daß die Luftfahrt in der wirtschaftlichen Integration in Europa, Lateinamerika und auch in Zentralamerika eine Sonderstellung einnehme. Dennoch käme die Luftfahrt in der ITF nicht zu kurz weg, da die Vertreter des Luftfahrtspersonals die Möglichkeit hätten,

ihre Probleme im Rahmen einer separaten Sektion ausführlich zu diskutieren. Das gleiche gelte auch für die Schifffahrt, die in die wirtschaftlichen Integrationspläne, von denen er gesprochen habe, ebenfalls nicht miteinbezogen worden sei. Dies habe jedoch bis jetzt noch keine besonderen Probleme für die Arbeitnehmer in der Schifffahrt verursacht. Die wirtschaftliche Integration in Europa, Lateinamerika und Afrika betreffe in erster Linie die Verkehrsträger des Binnenverkehrs, also Straße, Schiene und Wasserwege. Er habe seine Ausführungen aus diesem Grunde auf diese drei Verkehrsträger beschränkt.

In Beantwortung der Feststellung des Kollegen Melemo wolle er sagen, man könne nicht einfach verlangen, daß die EWG verurteilt werden müsse, weil sie angeblich das Aufleben eines neuartigen Kolonialismus fördere. Diese Feststellung müsse ohnehin zurückgewiesen werden, da sie ja während der letzten Wochen und Monate auch wiederholt von führenden Persönlichkeiten jenseits des Eisernen Vorhanges gemacht worden sei. Die EWG sei, genau wie die anderen Wirtschaftsgemeinschaften in Zentral- und Lateinamerika, bestrebt, eine Integration auf wirtschaftlicher Ebene zu bewirken. Die Beschlüsse dafür seien auf politischer Ebene bereits vor einiger Zeit gefaßt worden. Die ITF wäre schlecht beraten, wenn sie sich der Idee einer solchen wirtschaftlichen Integration widersetzen würde. Die eigentliche Aufgabe der ITF und ihrer Mitgliedsverbände bestehe vielmehr darin, daß sie diese Entwicklung beeinflussen müßten, um irgendwelche nachteiligen Folgen für die Beschäftigten zu vermeiden. Mehr noch: sie müßten den Arbeitnehmern einen angemessenen Anteil an dem Gewinn sicherstellen, der zufolge einer solchen Integration entstehe.

Zu der zweiten – etwas naiven – Feststellung unserer afrikanischen Kollegen erklärte der Redner, daß sie die ITF ersuchten, Probleme zu lösen, die gar nicht in ihren Zuständigkeitsbereich gehörten. Gewisse Probleme könnten nur auf nationaler Ebene gelöst werden. Dies gelte zum Beispiel für die Frage der Arbeitszeit. In Ostafrika würden in absehbarer Zeit Gespräche zwischen Uganda und Tanganjika stattfinden. Er wolle den Kollegen aus Kenia, der eben gesprochen habe, bitten, bei diesen ostafrikanischen Integrationsgesprächen seinen Einfluß geltend zu machen. Das werde natürlich nicht einfach sein. Wir wüßten, daß die ostafrikanischen Gewerkschaften gegenwärtig noch nicht sehr stark sind. Es sei jedoch ein Irrtum zu glauben, daß man Kampfgeist und Idealismus aus London einführen könne. Der Idealismus müsse im eigenen Lande geboren werden. Der Aufbau einer Gewerkschaft sei in sich selbst ein langer und schwerer Kampf. Auch die europäischen Gewerkschaften hätten jahrzehntelang kämpfen müssen, um das zu werden, was sie heute seien. Natürlich könne die ITF die Regierungen jener Länder, welche noch nicht das IAO-Übereinkommen zur Einführung der 48-Stunden-Woche ratifiziert haben, ersuchen, dies zu tun. Sie sei jedoch nicht in der Lage, diese Regierungen zum Erlaß einer diesbezüglichen Gesetzgebung zu zwingen. Natürlich seien wir gern bereit, unseren afrikanischen Brüdern zu helfen. Sie sollten jedoch nicht glauben, daß sie alle ihre Probleme durch Appelle an die ITF aus dem Wege räumen können. Sie müßten bereit sein, in ihrem eigenen Lande für die Förderung und Verteidigung ihrer eigenen Grundsätze mitzukämpfen. Während der kommenden Jahre werde es oft sehr schwierig sein, die Gewerkschaften auf einigen Gebieten der Integration so zum Einsatz zu bringen, wie es notwendig sei. Er möchte daher einen Vorschlag machen und glaube, daß das ITF-Sekretariat diesen akzeptieren könne. Wir sollten unseren Freunden in Asien, Lateinamerika und Afrika regelmäßig Informationen über Entwicklungen auf

dem Gebiete der wirtschaftlichen Integration zustellen, um ihnen damit einen Leitfaden zu geben, der für sie auch im eigenen Lande von Wert sei. Die Erfahrungen, die wir in Europa und Amerika gemacht hätten, sollten bei der Formulierung einer aktiven Gewerkschaftspolitik für die Entwicklungsländer zur Anwendung gebracht werden.

Abschließend dankte der Redner allen Kollegen für ihre Beiträge zur Diskussion und brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß unsere Arbeit auch künftig die Interessen unserer Mitglieder als Ausgangspunkt haben werde.

W. J. Webber (Vorsitzender und Berichterstatter) legte sodann den endgültigen Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vor.

Der Präsident brachte den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses zur Abstimmung.

Der Bericht wurde vom Kongreß angenommen.

G. Palmer (Verband der Seeleute und Hafenarbeiter von Trinidad) erklärte, daß sein Verband beschlossen habe, seine Delegation als Protest gegen die Ausstoßung ihres Beraters von der Sitzung zurückzuziehen. Er wünsche dem Kongreß allen Erfolg.

Der Generalsekretär hoffte, daß sich die Vereinigung der Seeleute und Hafenarbeiter von Trinidad ihren Beschluß noch einmal überlegen werde. Seines Erachtens habe der Verband des Kollegen Palmer einen übereilten Beschluß gefaßt, da der Mandatsprüfungsausschuß das Mandat der Delegation dieses Verbandes in keiner Weise angefochten habe. Er hoffe, daß der Verband seine Beziehungen zur ITF aufrechterhalten werde und daß es möglich sein werde, die zwischen ihm und der ITF bestehenden Meinungsverschiedenheiten im Laufe der Zeit auszugleichen.

S. Nedzynski (stellvertretender Generalsekretär des IBFG) überbrachte den Delegierten die Grüße des Internationalen Bundes freier Gewerkschaften und wünschte dem Kongreß allen Erfolg.

Er erklärte, daß die ITF und der IBFG auf eine fruchtbare Zusammenarbeit miteinander zurückblicken könnten. Die Stärke der ITF und ihrer Mitgliedsverbände sei für die gesamte freie Gewerkschaftsbewegung von lebenswichtiger Bedeutung. Die Gewerkschaften der Transportarbeiter hätten auf diesem Kongreß eine Gelegenheit, der Welt zu zeigen, daß der Geist der internationalen Solidarität der Arbeiter noch immer lebendig ist. Diese Solidarität gewährleiste den arbeitenden Menschen der freien Welt ihre Rechte und Freiheiten. Die freie Arbeiterbewegung könne auf ihre Erfolge mit Recht stolz sein. Ihr stünden jedoch noch große Aufgaben bevor. In zahlreichen Ländern würden die grundlegenden Rechte der Gewerkschaften noch immer nicht anerkannt. Der größere Teil der Menschheit lebe noch immer in Elend und Armut. Die Einwohner vieler Länder litten noch unter dem Joch diktatorischer und tyrannischer Regime, die fest entschlossen seien, sich auf Kosten der Arbeiter zu bereichern. Die freie Gewerkschaftsbewegung müsse sich daher aktiv für die Herbeiführung einer gesellschaftlichen Reform einsetzen und die Grundsätze der sozialen Gerechtigkeit, Freiheit und Demokratie mit allen Mitteln fördern und verteidigen. Es sei unsere Pflicht, reaktionären Elementen – wo immer diese auch aufträten – die Stirn zu bieten. Vor allem aber müßten sich die freien Gewerkschaften den Versuchen der Militärs, die Regierungsmacht an sich zu reißen – wie dies z. B. in Peru geschehen sei –, mit allen Mitteln widersetzen.

Lateinamerika sei leider nicht der einzige Erdteil, wo Arbeiter unterjocht und ausgebeutet würden. Auch in Asien habe der Gedanke der Demokratie große Rückschläge erlitten. In einigen afrikanischen Ländern seien ebenfalls

Regierungen am Ruder, die nicht bereit seien, die Rechte der Gewerkschaften anzuerkennen, und die Republik Südafrika sei eine Feste der Rassendiskriminierung. Die Politik der Ostblockländer ignoriere selbst die grundlegendsten demokratischen Rechte und Freiheiten, da diese Länder unter der Diktatur einer erwählten Clique kommunistischer Technokraten und Bürokraten stünden.

Die beste Waffe im Kampfe gegen Ausbeutung und Unterdrückung sei eine starke und freie Gewerkschaftsbewegung. Aus diesem Grunde habe die internationale Solidarität der Arbeiter in den letzten Jahren eine neue Bedeutung gewonnen. Die Tätigkeit der freien Gewerkschaften in den Entwicklungsländern sowie die Schulungs- und Aufklärungsarbeit der freien Gewerkschaftsbewegung beruhe auf konstruktiven demokratischen Grundsätzen und sei nicht nur das Resultat einer negativen Furcht vor dem Kommunismus. Aus diesem Grunde sei die Arbeit in den Entwicklungsländern in letzter Zeit beträchtlich erweitert und zu einer der Hauptaufgaben der internationalen freien Gewerkschaftsbewegung gemacht worden.

Der IBFG habe seine organisatorische und erzieherische Tätigkeit ebenfalls ausgedehnt. Außer den IBFG-Schulungszentren in Kalkutta und Kampala (Uganda) sei kürzlich in Mexiko ein neues Schulungsinstitut für lateinamerikanische Gewerkschafter eröffnet worden und in Afrika ein weiteres Ausbildungsinstitut für die Gewerkschafter der französischsprachigen Länder. Um den jungen Gewerkschaften der Entwicklungsländer die Erfahrung der fortschrittlichen Arbeiterorganisationen des Westens bereitzustellen, seien in den verschiedenen Regionalgebieten neue Regionalbüros eröffnet und Regionalvertreter eingesetzt worden. Die den internationalen Berufssekretariaten – einschließlich der ITF – vom IBFG für die Finanzierung ihrer Regionaltätigkeit bereitgestellten Geldsummen seien ebenfalls beträchtlich erhöht worden. Gleichzeitig habe der IBFG eine sorgfältige Prüfung seiner eigenen Arbeitsmethoden vorgenommen, um die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so effektiv wie möglich zur Anwendung zu bringen. Diese Gelder bestünden letzten Endes aus den Beiträgen der Arbeiter selbst. Wir hätten daher die Pflicht, darauf zu achten, daß sie nicht verschwendet würden.

In letzter Zeit sei das für die Regelung der Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den einzelnen Berufssekretariaten bestehende Verfahren wiederholt diskutiert worden. Er persönlich sei der Meinung, daß die Beschaffenheit dieses Verfahrens an sich nicht von ausschlaggebender Bedeutung sei. Eine direkte Rücksprache und die Einberufungen von ad-hoc-Sitzungen für die Diskussion bestimmter Probleme habe sich in vielen Fällen als wertvoller erwiesen. Bisher sei die Zusammenarbeit zwischen den IBS und dem IBFG ausgezeichnet gewesen, und der IBFG messe der Aufrechterhaltung guter und konstruktiver Beziehungen zu den Berufssekretariaten große Bedeutung sei. Er wolle jedoch keinesfalls die Unabhängigkeit der einzelnen Berufssekretariate beeinträchtigen. Dies habe manchmal zu Schwierigkeiten geführt, da bestimmte Probleme nur durch die Ergreifung gemeinsamer Maßnahmen gelöst werden könnten. Daher sei es notwendig, unsere Tätigkeit auf internationaler Ebene zu koordinieren. Es freue ihn besonders, berichten zu können, daß in bezug auf eine solche Koordinierung in letzter Zeit beachtenswerte Fortschritte gemacht worden seien.

Die internationale Gewerkschaftsbewegung dürfe aber auch ihre Verpflichtungen gegenüber den Arbeiterorganisationen der fortschrittlichen Industrieländer nicht aus dem Auge verlieren. Unsere Tätigkeit in den Entwicklungsländern dürfe nicht auf Kosten unserer übrigen Aufgaben ausgedehnt werden. Auch in diesem Zusammenhänge hätten die internationalen Berufs-

sekretariate eine wichtige Rolle zu spielen. Alle diese Aufgaben müßten durch eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen ihnen und dem IBFG bewältigt werden. Nur wenn wir gewillt seien, die Rechte unserer arbeitenden Kollegen in anderen Ländern und Berufsgruppen anzuerkennen, könnten wir gewährleisten, daß die Hoffnungen der arbeitenden Menschen der freien Welt nicht enttäuscht werden würden. Es ist unsere Aufgabe, allen Arbeitern der Welt die Früchte der Zugehörigkeit zur freien Gewerkschaftsbewegung sicherzustellen.

Der Präsident ersuchte sodann den Kollegen Nedzynski, dem Generalsekretär des IBFG die aufrichtige Anerkennung der ITF für die ihr vom IBFG-Solidaritätsfonds zuteil gewordene Hilfe zu übermitteln.

T. Bratt (Internationales Arbeitsamt) sprach über die enge Zusammenarbeit zwischen der ITF und der IAO bei der Behandlung unzähliger Transportfragen. Auf die Bedeutung dieser Zusammenarbeit wurde im Tätigkeitsbericht an den Kongreß wiederholt verwiesen. Vor allem wolle er diese Gelegenheit wahrnehmen, allen jenen Kollegen, die ihn während der letzten 17 Jahre in seinen Bemühungen zugunsten der Seeleute und Hochseefischer unterstützt haben, seinen persönlichen Dank auszusprechen. Auf diesem Gebiete könne er eine Reihe von Beschlüssen anführen, die während der letzten Jahre von der IAO auf die Initiative der ITF hin gefaßt worden seien. In Weiterverfolgung einer vom letzten ITF-Kongreß angenommenen Entschliebung habe der IAO-Verwaltungsrat kürzlich eine Arbeitsgruppe beauftragt, eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei vorzunehmen. Diese Arbeitsgruppe werde sich im besonderen mit den von der ITF hervorgehobenen Aspekten dieser Frage (Sicherheit, Unterkunftsräume der Besatzungen, berufliche Ausbildung und Unfallversicherung) befassen.

Weiterhin habe der letzte ITF-Kongreß in einer Entschliebung die Einberufung einer Zweiten asiatischen IAO-Schiffahrtskonferenz gefordert. Dieses Ansuchen werde gegenwärtig geprüft, und er sei überzeugt, daß eine solche Konferenz so bald wie möglich abgehalten werden würde. Auf der letzten Sitzung der Joint Maritime Commission der IAO hätten die Vertreter der Seeleute bei der Diskussion der Frage der Einführung technischer Neuerungen in der Schiffahrt wertvolle Beiträge gemacht. Das Internationale Arbeitsamt sei ersucht worden, dieses Problem eingehend zu studieren und es auf die Tagesordnung einer kommenden IAO-Konferenz zu setzen. Bei der Behandlung aller dieser Fragen sei die Mitarbeit der ITF für die IAO eine große Hilfe. Das gleiche gelte für die Tätigkeit des JMC-Unterausschusses für Seeleute-Wohlfahrt und des Gemeinsamen IAO/WGO-Ausschusses für Seeleute-Gesundheit.

Wenn auch bei ihrer Zusammenarbeit mit der IAO nicht immer alle Hoffnungen der ITF erfüllt würden, wolle er dennoch dem Kongreß versichern, daß die IAO die Arbeitnehmern dadurch entstehende Enttäuschung sehr wohl verstehen könne. Der Kongreß dürfe nicht vergessen, daß die IAO ein dreigliedriges Organ sei und daher nicht immer so schnell handeln könne, wie die Umstände es erforderten.

Abschließend versprach Kollege Bratt, daß er im Laufe des Kongresses den Sitzungen der einzelnen Fachsektionen beiwohnen und wenn immer notwendig alle über die Tätigkeit der IAO auftretenden Fragen beantworten werde.

Der Präsident dankte Kollege Bratt im Namen des Kongresses für seine Ausführungen und brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß es durch eine engere Zusammenarbeit zwischen der ITF und der IAO möglich sein werde,

die Annahme internationaler Übereinkommen und Empfehlungen zu beschleunigen.

J. Mikhelson (Internationales Zentrum freier Gewerkschafter im Exil) dankte der ITF dafür, daß sie es ihm ermöglicht habe, im Namen des Internationalen Zentrums der freien Gewerkschafter im Exil zum Kongreß zu sprechen. Die ITF habe damit ihre Solidarität mit allen jenen Arbeitern bekundet, die in Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Jugoslawien, Polen, Rumänien, der Tschechoslowakei, Ungarn und der Ukraine unter totalitären kommunistischen Regimen leben. Sodann dankte der Redner dem finnischen Transportarbeiterverband und dem finnischen Seeleuteverband für ihre Gastfreundschaft. Da er selbst aus einem baltischen Land komme, könne er die Ansicht, daß Finnland eine Brücke zwischen Ost und West darstelle, teilen. Er sei persönlich fest überzeugt davon, daß die Arbeiter der Ostblockländer dem Geist der freien Gewerkschaftsbewegung und der Demokratie trotz der Unterdrückung ihrer gewerkschaftlichen Rechte treu geblieben seien.

Das Internationale Zentrum der freien Gewerkschafter im Exil wolle nicht separate Exilgewerkschaften organisieren, sondern sei bestrebt, mit den Gewerkschaften jener Länder, nach denen diese Exilgewerkschafter geflüchtet seien, zusammenzuarbeiten. Die ITF und die ihr angeschlossenen Transportarbeiter-Organisationen hätten größeres Verständnis für die spezifischen Probleme der Exilgewerkschafter, da die Arbeitnehmer im Transport und Verkehr einander auf internationaler Ebene besser verstünden als andere Arbeiterkategorien.

Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeiter in der Sowjetunion und den Satellitenländern hätten sich während der letzten Jahre nicht verbessert. Vor allem seien in allen diesen Ländern die Lebensmittelpreise beträchtlich angestiegen, und die Arbeiter dieser Länder würden oft aufgefordert, an Sonn- und Feiertagen zu arbeiten, wogegen in der freien Welt die wöchentliche Arbeitszeit herabgesetzt worden sei, natürlich ohne Lohnverlust. Zwar behaupteten die Arbeiter der Ostblockstaaten, daß sie mit derartigen Maßnahmen einverstanden seien, aber die während der letzten Jahre in Posen, Berlin und Budapest veranstalteten Demonstrationen zeigten, daß diese Behauptung nicht der Wahrheit entspreche.

Die freie Gewerkschaftsbewegung müsse diesen unterdrückten Arbeitern moralische Unterstützung zuteil werden lassen, indem sie ihre Opposition gegen die Unterdrückung und Ausbeutung der Arbeiterklasse durch diktatorische Regime erneut bekräftige.

M. J. Karaboué (Transportarbeiterverband der Elfenbeinküste) begrüßte die Delegierten im Namen der freien Gewerkschaften seines Landes. Seit die Elfenbeinküste ihre Unabhängigkeit erlangt habe, hätten die freien Gewerkschaften dort gute Fortschritte gemacht. Sein eigener Verband führe gegenwärtig eine intensive Kampagne zur Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen der Transportarbeiter seines Landes durch. Diese Kampagne habe in erster Linie die Einführung besserer Sozialversicherungsbedingungen zum Ziele. Er sei davon überzeugt, daß die ITF den Kampf der afrikanischen Arbeiter für ein freies und unabhängiges Afrika mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen werde.

E. Berthelsen (Dänischer Schiffsheizerverband) rügte den Delegierten der Färöer wegen seiner Anspielung, daß Dänemark eine Kolonialmacht sei. Diese Feststellung stütze sich auf eine verzerrte Auslegung des tatsächlichen Sachverhalts. Die Färöer-Inseln gehörten zu Dänemark, weil sich deren Bevölkerung im Jahre 1956 bei einer freien Volksabstimmung in diesem Sinne entschieden hätte. Die Gewerkschaften der Färöer seien dem dänischen Ge-

werkschaftsbund angeschlossen. Zahlreiche Färöer Seeleute seien Mitglieder dänischer Seeleuteorganisationen. Die dänischen Gewerkschaften würden sich dem Beitritt Dänemarks zur EWG widersetzen, solange nicht die Garantie geleistet werde, daß sich die bestehenden Löhne und Arbeitsbedingungen nicht durch einen solchen Beitritt verschlechtern würden. Dies sei jedoch eine Angelegenheit, die zwischen den Färöern und Dänemark geregelt werden müsse. Auf jeden Fall sei ein ITF-Kongreß nicht der geeignete Ort für die Diskussion dieser Frage.

C. Rodriguez (Verband der Fleischverpacker von Artigas, Uruguay) sprach über die in dem genossenschaftlichen Fleischverarbeitungs-Unternehmen von Artigas bestehenden Meinungsverschiedenheiten. Er behauptete in diesem Zusammenhange, daß man seiner Organisation in den Rücken gefallen sei.

J. Sanjines (Bolivische Transportarbeiter; zum ersten Male auf einem ITF-Kongreß vertreten) sprach über die bemerkenswerten Fortschritte, welche in seinem Lande auf sozialer und wirtschaftlicher Ebene erzielt worden seien. Die grundlegenden Rechte der Gewerkschaften seien sichergestellt worden, und sein Verband habe beschlossen, der ITF beizutreten, weil er den von ihr vertretenen Idealen voll und ganz beipflichte.

M. Chatterjee (Indischer Transport- und Hafentarbeiterverband) dankte der ITF sowie ihrem Generalsekretär und ihrem Regionaldirektor für die seinem Verband und seinem Land im Rahmen des Regionaltätigkeitsprogrammes geleistete Unterstützung, dank der es möglich gewesen sei, eine beachtenswerte Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erzielen, besonders was die Beschäftigungssicherheit der seinem Verbands angehörenden Hafentarbeiter anbelange. Sodann sprach er über die gegenwärtig in seinem Lande auf gewerkschaftlicher Ebene bestehenden Probleme und teilte u. a. mit, daß die kommunistischen Hafentarbeiterorganisationen Asiens eine intensive Propagandakampagne in mehreren asiatischen Ländern durchzuführen begonnen hätten. Einer dieser Verbände trage sich mit Plänen zur Einberufung einer asiatischen Hafentarbeiterkonferenz. Sein Verband habe in diesem Zusammenhange erklärt, daß er, zusammen mit den übrigen freien indischen Gewerkschaften, für die Dauer dieser kommunistischen Konferenz einen Proteststreik durchführen werde. Abschließend betonte der Redner, daß sein Verband auch weiterhin die Unterstützung der ITF benötigen werde.

R. Oca (Philippinischer Transportarbeiter- und allgemeiner Arbeiterverband) beglückwünschte den Generalsekretär und das gesamte ITF-Sekretariat zu der Erstellung des vorliegenden umfassenden Tätigkeitsberichtes. Sodann brachte er sein Bedauern darüber zum Ausdruck, daß der amerikanische Seeleuteverband SIU sowie die International Longshoremen's Association und die Vereinigung amerikanischer Schiffsmaschinisten aus der ITF ausgetreten seien. Er hoffte, die ITF werde ihr möglichstes tun, um die in diesem Zusammenhange bestehenden Meinungsverschiedenheiten aus dem Wege zu räumen. Sodann begrüßte der Redner die im Tätigkeitsbericht erwähnte Bildung des Asiatischen Beratungsausschusses in Weiterverfolgung eines Beschlusses der letzten ITF-Regionalkonferenz für Asien (Kuala Lumpur, November 1960). Er selbst habe an der ersten Sitzung dieses Ausschusses teilgenommen.

Anschließend brachte der Redner seine Beunruhigung darüber zum Ausdruck, daß Lateinamerika im Rahmen der Regionaltätigkeit der ITF während der Berichtszeit fast dreimal soviel Unterstützung erhalten habe wie Asien. Er wolle die diesbezügliche Politik der ITF nicht irgendwie anfechten. Er wisse auch, daß die ITF ihrer Tätigkeit in Lateinamerika große Bedeutung beimesse. Dennoch glaube er, daß die Probleme der asiatischen Gewerk-

schaften weitaus größer und zumindest ebenso wichtig seien wie die der lateinamerikanischen Arbeiterorganisationen. Er hoffe daher, daß die ITF in Zukunft Asien mehr Aufmerksamkeit widmen werde als bisher. Dies sei im Hinblick auf die intensive Propagandatätigkeit außerordentlich wichtig.

B. Moreira (Uruguayischer Kohlenträgerverband) sprach über die Rolle seines Verbandes in dem Arbeitskonflikt der Fleischverpackungsarbeiter von Artigas. Sein Verband habe ihn nicht nach Helsinki gesandt, um Unruhe zu stiften, sondern um den wahren Sachverhalt ans Licht zu bringen. Er ersuchte die ITF, keiner der zwei streitenden Parteien Glauben zu schenken und ihrerseits eine unabhängige Untersuchung durchzuführen.

E. Casanova (Verband des uruguayischen Autobuspersonals) bedauerte, daß die in den Arbeitskonflikt der Fleischverpackungsarbeiter verwickelten Parteien bis jetzt noch immer nicht versucht hatten, auf gemeinsamen Verhandlungen eine Lösung der bestehenden Meinungsverschiedenheiten zu finden. Der Hafentarbeiterverband sei in dieser Angelegenheit zu weit gegangen. Sein eigener Verband werde – was diese Frage anbelange – auch weiterhin auf die Unterstützung und den Rat der ITF, im besonderen des Kollegen Azaña, angewiesen sein.

H. Afifi (Vereinigung der Schiffsoffiziere und -mannschaften der Vereinigten Arabischen Republik) brachte seine Befriedigung über die Ausdehnung der Regionaltätigkeit der ITF zum Ausdruck und erklärte, er habe guten Grund zu glauben, daß in absehbarer Zeit mehrere Transportarbeiterverbände aus der VAR und dem Mittleren Osten um Beitritt zur ITF ansuchen würden. Die Gewerkschaften seines eigenen Landes – Ägypten – hätten während der letzten Jahre große Fortschritte erzielt. Die Mindestlöhne seien in vielen Fällen verdoppelt worden, die Arbeiter seien zu 25 Prozent an dem Gewinn der sie beschäftigenden Gesellschaften beteiligt und außerdem in der Geschäftsleitung der betreffenden Firmen vertreten. Die tägliche Arbeitszeit sei auf sieben Stunden herabgesetzt worden. Sodann begrüßte der Redner die Vorschläge des Exekutivkomitees zur Revision der ITF-Satzungen und erklärte, daß den Vertretern der asiatischen, afrikanischen und lateinamerikanischen Mitgliedsverbände der ITF mehr Sitze in den leitenden Gremien der ITF eingeräumt werden müßten, wenn wir der politischen und sozialen Entwicklung dieser Länder die ihr gebührende Anerkennung zollen wollten.

D. S. Tennant (Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) verwies auf die im Tätigkeitsbericht enthaltenen Bemerkungen über die Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomtrieb und berichtete über die jüngsten Erfahrungen in dieser Frage. Er sprach über ein internationales Abkommen zur Regelung der Haftpflicht der Reeder bei Unfällen solcher Schiffe und erwähnte gleichzeitig eine von seinem Verband zu diesem Abkommen angenommene Entschliebung. Er sagte, er möchte besonders betonen, daß dieses Abkommen nicht nur für die Seeleute von großer Bedeutung sei, sondern auch für die Hafentarbeiter und im weiteren Sinne alle Transportarbeiter. Auf der diplomatischen Konferenz, die zur Diskussion dieses Abkommens einberufen worden war, sei Großbritannien das einzige Land gewesen, dessen Delegation ein Vertreter der Seeleute angehört habe. Bei der Diskussion hätten die USA und die UdSSR scharfe Kritik an dem vorgeschlagenen Wortlaut des Abkommens geübt und gedroht, es abzulehnen, da sich sein Geltungsbereich auch auf Kriegsschiffe erstreckte. Hierzu berichtete Kollege Tennant, daß außer dem Eisbrecher «Lenin» alle in Dienst stehenden atombetriebenen Schiffe Kriegsschiffe seien. Es gebe gegenwärtig rund 40 bis 60 solcher Schiffe. Die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einem atombetriebenen Kriegsschiff sei somit weitaus größer als die des Zusam-

menstoßes mit einem atombetriebenen Handelsschiff. Das von ihm erwähnte internationale Abkommen sei glücklicherweise trotz der heftigen Opposition der sowjetrussischen und amerikanischen Delegierten mit überwiegender Stimmenmehrheit angenommen worden. Es sehe u. a. vor, daß atombetriebene Schiffe von der zuständigen Behörde des Registrierungslandes lizenziert werden müssen. Ein weiterer wichtiger Grundsatz, der seines Wissens in diesem Falle erstmalig im internationalen Schifffahrtsrecht festgelegt worden sei, bestehe in der Vorschrift, daß die absolute Haftpflicht bei allen dergleichen Unfällen dem betreffenden Reeder zugeschrieben wird. Dies sei außerordentlich wichtig, da der Reeder eines atombetriebenen Schiffes auch dann Schadenersatz zahlen müsse, wenn infolge eines mechanischen oder strukturellen Defektes ein Atomreaktor explodiere. Von besonderer Bedeutung sei der Artikel 6 des Abkommens, welcher besagt, daß alle diesbezüglichen Schadenersatzforderungen an die in dem Land, in dessen Gewässern sich der Unfall zugetragen hat, bestehenden Sozialversicherungsvorschriften gebunden sein sollen. In einigen Ländern würde dies bedeuten, daß der Arbeitgeber nicht länger für Schadenersatz belangt werden könne, wenn im Rahmen der staatlichen Sozialversicherung bereits eine Schadenersatzzahlung erfolgt ist. Sein Verband habe zuhanden des Kongresses eine Entschliebung ausgearbeitet, die sich mit diesem besonderen Aspekt dieses Problems befasse. In ihr werde allen ITF-Mitgliedsverbänden nahegelegt, eine umfassende Prüfung der in ihren Ländern geltenden Sozialversicherungsvorschriften vorzunehmen, um sicherzustellen, daß diese keine Bestimmungen enthalten, welche verhindern könnten, daß ein Arbeiter vollen Schadenersatz für alle ihm zufolge eines nuklearen Unfalles entstehenden körperlichen Verletzungen verlangen kann.

Zur Frage der Rohrleitungen erklärte der Redner, daß bis jetzt nur drei ITF-Sektionen zu diesem Problem Stellung genommen hätten. Er sei der Ansicht, daß sich die Einführung von Rohrleitungen auch auf die Arbeitnehmer in der Schifffahrt auswirken werde. Aus diesem Grunde sollte der ITF-Seeleutesektion eine Möglichkeit geboten werden, zu diesem Problem Stellung zu nehmen, ehe die übrigen Fachsektionen der ITF irgendwelche Schlußfolgerungen faßten. Sodann verwies der Redner auf einen Bericht der OECD, in dem erklärt werde, daß Rohrleitungen im Vergleich zu Tankschiffen für die Beförderung von Öl über gleiche Entfernungen weniger rentabel seien als Tanker.

Schließlich sprach Kollege Tennant über die von der Sektionskonferenz der Eisenbahner angenommene Entschliebung betreffend die Errichtung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Festlande. Er sagte, die britischen Seeleuteorganisationen hätten sich ebenfalls mit dieser Frage befaßt und seien zu der Ansicht gelangt, daß die Konstruktion einer Brücke über den Ärmelkanal unter allen Umständen abgelehnt werden sollte. Die Alternative – d. h. die Konstruktion eines Tunnels unter dem Kanal – werde zurzeit noch vom britischen Seeleuteverband studiert. Er persönlich sei der Ansicht, daß die Verbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Festlande am besten durch einen wohlgeplanten Schiffsverkehr gewährleistet werden könne, vorausgesetzt, daß geeignete Anlegeplätze und Endstationen errichtet würden. Die ITF-Seeleutesektion sollte daher auch zu dieser Frage Stellung nehmen können, ehe von den übrigen Sektionen irgendwelche weitere Entschliebungen zu ihr angenommen würden.

Der **Präsident** vertagte die Sitzung um 17.00 Uhr.

Dienstag, 31. Juli 1962

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 14.30 Uhr.

Der Generalsekretär verlas Grußtelegramme des Italienischen Verbandes der Arbeitnehmer im Personenverkehr und in der Binnenschifffahrt, des Pakistanischen Seeleute- und Hafentarbeiterverbandes und der Vereinigung des Personals der FAUCETT-Zivilluftfahrts-Gesellschaft.

S. Greene (Britischer Eisenbahnerverband NUR) legte sodann den Bericht des Entschließungsausschusses vor (siehe Seite 275).

Der Bericht des Entschließungsausschusses wurde vom Kongreß angenommen.

Sodann ersuchte **der Präsident** den Generalsekretär, P. de Vries, zur Diskussion des Tätigkeitsberichtes Stellung zu nehmen.

Antwort des Generalsekretärs auf die Diskussionsbeiträge zum Tätigkeitsbericht

Zu Beginn möchte ich jenen Rednern, die der ITF für die ihren Mitgliedsverbänden geleistete Unterstützung gedankt haben, meinerseits für ihre freundlichen Worte danken. Ich denke dabei besonders an unsere Kollegen aus Uruguay, Argentinien, Dänemark, Mexiko und den Niederlanden. Es freut mich, daß es der ITF möglich war, diesen Organisationen zu einer Zeit, da sie sich in Schwierigkeiten befanden, zur Seite zu stehen. Die Unterstützung der ihr angeschlossenen Verbände ist einer der wichtigsten Gründe für das Bestehen der ITF.

Im Hinblick auf die große Zahl der Diskussionsbeiträge zum Tätigkeitsbericht wird es mir ganz offensichtlich nicht möglich sein, allen Rednern ausführlich zu antworten. Einige der Reden können jedoch gewissermaßen als Variationen über ein gemeinsames Thema angesehen werden; so haben z. B. mehrere Delegierte auf das Bedürfnis nach geeigneten Schulungs- und Ausbildungskursen hingewiesen. Ich bin mir dieses Bedürfnisses voll bewußt. Wenn wir jedoch versuchen wollten, es mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu befriedigen, würden wir nicht einmal einen Bruchteil dieses riesigen Problems bewältigen können. Aus diesem Grunde haben wir seit jeher die Meinung vertreten, daß nur der IBFG in der Lage ist, diese Aufgabe angemessen zu erfüllen. Er hat damit bereits einen guten Anfang gemacht. Die ITF kann auf diesem Gebiet nur eines tun: sie kann untersuchen, auf welche Art und Weise wir unsere besonderen Bedürfnisse am besten im Rahmen des Schulungs- und Ausbildungsprogrammes des IBFG befriedigen können. Außerdem kann die ITF als Beitrag zur Schulungsarbeit des IBFG Sachverständige über spezifische Fragen zur Verfügung stellen und hat dies bereits des öftern getan.

Nun einige Worte zum Beitrag der Kollegin Raupp. Leider haben wir allzu selten eine Gelegenheit, den Ausführungen einer weiblichen Delegierten zuzuhören und sind aus diesem Grunde geneigt, zu vergessen, daß im Verkehrssektor sehr viele Frauen beschäftigt sind. Ich möchte ihr daher versichern, daß ihr Vorschlag zur Befragung der Mitgliedsverbände zum Thema «Gleicher Lohn und gleiche Aufstiegsmöglichkeiten» mit der ihm gebührenden Sorgfalt geprüft werden wird.

Zu den Problemen der finnischen Eisenbahner möchte ich lieber nicht sehr viel sagen. Wir alle bedauern die gegenwärtige Spaltung und Uneinigkeit in der finnischen Gewerkschaftsbewegung. Aber wir dürfen derartigen unänderlichen Tatsachen nicht ausweichen. Eine beträchtliche Anzahl finnischer Eisenbahner hat sich zu einer neuen Organisation zusammengeschlossen, deren Ansuchen um Beitritt zur ITF von der Mehrzahl der finnischen Mitgliedsverbände unterstützt wird. Kollege Tuori hat gesagt, die ITF solle bei der Wiedervereinigung der finnischen Gewerkschaftsbewegung behilflich sein. Das würde sie gern tun, aber eine internationale Organisation kann auf nationaler Ebene keine Einigkeit erzwingen, wenn kein echter Wille zu einer Zusammenarbeit vorhanden ist. Das gilt für die von Kollege Hoda erwähnten Probleme und Meinungsverschiedenheiten der indischen Gewerkschaften.

Kollege Alink hat die Ernennung des Kollegen Rasschaert zum vollamtlichen Sekretär des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) aufgeworfen. Ich glaube nicht, daß die ITF in dieser Angelegenheit die Initiative ergreifen sollte. Für den zweiten Vorschlag des Kollegen Alink betreffend die Erstellung einer Liste gebräuchlicher gewerkschaftlicher Abkürzungen habe ich Verständnis und wir werden sehen, was wir in diesem Zusammenhange tun können. Es ist heutzutage nahezu unmöglich, die Namen und Abkürzungen aller internationalen Organisationen zu kennen. Wenn man dann noch bedenkt, daß sie in den verschiedenen Sprachen alle andere Benennungen haben, kann dieses Problem zu einem wahren Alptraum werden.

Kollege Ndabambi hat die Einberufung einer ITF-Regionalkonferenz für Afrika gefordert. Wir beabsichtigen, eine solche Konferenz einzuberufen. Den genauen Termin kann ich ihm leider noch nicht mitteilen – möglicherweise im Laufe des kommenden Jahres.

Die Kollegen Alonso und Hassan Ali haben auf die Notwendigkeit der Koordinierung unserer Regionaltätigkeit in Lateinamerika und im Karibischen Raum verwiesen. Ich habe Kollege Azaña ersucht, diesem Problem seine Aufmerksamkeit zu widmen und dem Sekretariat über das Resultat seiner Bemühungen Bericht zu erstatten. Wenn wir aber für Lateinamerika und den Karibischen Raum ein dem Asiatischen Beratungsausschuß ähnliches Organ ins Leben rufen sollen, werden unsere in Lateinamerika und im Karibischen Raum befindlichen Mitgliedsverbände auch einen Beitrag zu den diesbezüglichen Kosten leisten müssen.

Zu der Bemerkung des Kollegen Oca, daß die ITF im Rahmen ihrer Regionaltätigkeit während der Berichtszeit dreimal soviel für Lateinamerika ausgegeben habe wie für Asien, möchte ich sagen, daß man dieses Problem erst dann richtig beurteilen kann, wenn man sich die Zahl der in einem Regionaltätigkeitsbereich befindlichen Länder, Gewerkschaften sowie die in diesem Gebiet bestehenden organisatorischen Möglichkeiten vergegenwärtigt. Die Beantwortung der übrigen Fragen über Aspekte unserer Regionaltätigkeit überlasse ich dem Regionaldirektor und den zuständigen Regionalvertretern.

Die verbleibenden Diskussionsbeiträge glaube ich in allgemeinerer Form beantworten zu können, da auch diese Variation über ein bestimmtes Thema waren. Bei der Diskussion des Tätigkeitsberichtes haben die Vertreter aller Mitgliedsverbände eine Gelegenheit, zu sagen, was sie an der ITF auszusetzen haben, was die ITF hätte tun sollen, aber nicht getan hat, usw. Gleichzeitig aber gibt uns die Diskussion des Berichtes eine Chance, um Selbstkritik zu üben. Ich habe allen Rednern aufmerksam zugehört, da ich ja

schließlich für die Tätigkeit des Sekretariats und die Durchführung der von den leitenden Gremien der ITF gefaßten Beschlüsse verantwortlich bin. Ich möchte daher versuchen, allen denen, die Kritik geübt haben, nach bestem Vermögen zu antworten.

«Die ITF sollte mehr tun.» Diese Worte sind im Verlaufe der Diskussion mehrmals gefallen, und ich bin voll und ganz der gleichen Meinung. Ich weiß nur allzu gut, daß es während der letzten zwei Jahre nicht an Vorschlägen für die Verwendung der für unsere Regionaltätigkeit zur Verfügung stehenden Gelder gemangelt hat. Ja, wenn ich Euch einmal alle die uns unterbreiteten Vorschläge vorläse, würde sich das wie eine Liste der Sorgen der gesamten Welt anhören – eine Liste aller bestehenden industriellen, sozialen, politischen und wirtschaftlichen Probleme; komplett mit Lösungen. Um allen diesen Vorschlägen Folge zu leisten, brauchten wir nur die Mitgliedsbeiträge um einige Pfund pro Mitglied und pro Monat zu erhöhen. Allerdings würde ein diesbezüglicher Vorschlag wohl wenig Chance haben, angenommen zu werden. Laßt uns daher vernünftig sein. Wir versuchen, mit einigen tausend Pfund Probleme zu lösen, deren Bewältigung einige Millionen Pfund erfordert. Im Hinblick darauf gibt es nur einen Weg für uns. Wir müssen uns sorgfältig überlegen, wie und wo wir mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln die besten Resultate erzielen können. Glaubt mir, meine Freunde, das ist nicht immer leicht. Wenn ich in meiner Eigenschaft als Generalsekretär etwas gelernt habe, dann war es dies, «nein» zu sagen und auf meinem Standpunkt zu beharren. Ich habe dies oft mit großem Bedauern getan, denn in vielen Fällen handelte es sich um die Ablehnung unterstützungswürdiger Projekte. Aber wir haben einfach nicht genügend Geld, und die Entscheidung zwischen der Unterstützung dieses oder jenes Projektes ist mitunter so schwierig, daß man über die Weisheit eines Salomons verfügen müßte, um seiner Sache vollkommen sicher zu sein. Auch ist es nicht leicht, den gesuchstellenden Verbänden zu erklären, daß wir ihnen nicht helfen können, weil anderen Anträgen der Vorrang eingeräumt werden muß. Es ist mit dem Menschen immer so, daß ihm seine eigenen Probleme als die wichtigsten erscheinen. Die Aufgabe des Regionalausschusses und des Exekutivkomitees der ITF war somit oft eine sehr schwierige und unangenehme, weil sie darin bestand, vernünftige und oft ausgezeichnete Vorschläge abzulehnen.

Aber wir dürfen nie vergessen, daß die uns bereitgestellten Gelder aus den Lohntüten der Arbeiter kommen. Wir erhalten weder Regierungssubventionen noch sind wir in der Lage des WGB, der gegebenenfalls damit rechnen kann, daß ihm ein «wohlwollendes» Regime ein paar Millionen Rubel zusteckt. Aber selbst wenn uns eine Regierung Geld anböte, würden wir es nicht annehmen. Wir haben bis jetzt immer auf unseren eigenen Beinen gestanden, und wenn wir einmal begönnen, unsere Unabhängigkeit aufzugeben, würde es auch nicht mehr lange dauern, ehe wir aufhören, in der freien Gewerkschaftsbewegung eine führende Rolle zu spielen.

Da unser Geld aus den Taschen der Arbeiter der gesamten freien Welt kommt, sind wir moralisch verpflichtet, es so zweckmäßig wie nur irgend möglich anzuwenden. Wenn immer ich Zweifel darüber gehegt habe, ob dieses oder jenes Projekt unsere Unterstützung verdient, habe ich mich gefragt, ob ich dessen Unterstützung auch den Mitgliedern der ITF gegenüber rechtfertigen könnte. Die meisten von Euch werden wohl die Geschichte von dem Millionär kennen, der, als ihn jemand fragte, wieviel seine Jacht gekostet habe, erklärte: «Wenn Sie sich nach dem Preis erkundigen müssen, können Sie sie sich nicht leisten.» Und im gewissen Sinne stimmt es, daß

Geld nur wichtig ist, wenn man es nicht hat. Nun, wir in der ITF sind zwar nicht bankrott, aber es geht uns wiederum auch nicht so glänzend, daß wir Geld als etwas betrachten können, worüber man in guten Kreisen nicht spricht.

Jedes Jahr verwenden wir einen größeren Teil unseres Einkommens für die Finanzierung unserer Regionaltätigkeit. Ihr habt vor Euch einen Bericht über unsere Tätigkeit in den Entwicklungsländern während der letzten zwei Jahre. Ich möchte daher nur auf einen weiteren, bisher noch nicht erwähnten Aspekt dieser Frage verweisen, und zwar darauf, wie wichtig es ist, daß die verschiedenen Organe der internationalen freien Gewerkschaftsbewegung auf dem Gebiete der Regionaltätigkeit künftig noch enger zusammenarbeiten als bisher; daß sie ihre Bemühungen koordinieren, die gemeinsame Durchführung größerer Projekte sorgfältig im voraus planen und sich auch über die Deckung der diesbezüglichen Kosten offen und ehrlich aussprechen.

Ich habe vor kurzem auf dem IBFG-Kongreß in Berlin ausführlich über diesen Punkt gesprochen, weil ich weiß, von welcher großer Bedeutung es für die Regionaltätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung ist. Weder die einzelnen Berufssekretariate noch der IBFG können die in den Entwicklungsländern bestehenden Aufgaben allein erfüllen.

Einige Berufssekretariate sind in dieser Hinsicht sehr unvernünftig gewesen. Ihnen scheint es einzig und allein um die Wahrung ihrer eigenen Selbständigkeit zu gehen. Das ist jedoch nicht der Kern des Problems. Die ITF ist vielleicht mehr als andere Berufssekretariate auf die Wahrung ihrer Selbständigkeit bedacht. Sie hat dies in ihrem Kampf gegen den Weltgewerkschaftsbund bewiesen, als dieser versuchte, sie in eine untertänige Rolle hineinzuzwingen. Wir haben mit aller Entschlossenheit gezeigt, daß wir nicht bereit waren, uns dieser Art von Imperialismus zu fügen. Aber die ITF ist auch nicht so kurzsichtig, als daß sie Unabhängigkeit nicht von Isolierung unterscheiden könnte. Derartige Minderwertigkeitsgefühle, die uns veranlassen könnten, in der Zusammenarbeit mit anderen Organen der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung eine Gefahrenquelle zu sehen, kennen wir nicht. Aus diesem Grunde können wir getrost mit anderen Berufssekretariaten und mit dem IBFG zusammenarbeiten, ohne dabei irgendwelche Befürchtungen über die Zukunft der ITF als eine starke und unabhängige Organisation zu hegen. Diese Art von Zusammenarbeit ist unentbehrlich, da wir unsere Aufgaben nur durch die gemeinsamen Bemühungen aller Berufssekretariate und des IBFG bewältigen können.

Doch möchte ich hier keinen zu pessimistischen Ton anschlagen. Wohlverstanden: die in der Tätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung vorzufindenden Mängel sind in vielen Fällen unsere eigene Schuld. So scharf diese Feststellung auch klingen mag, in ihr liegt ein gewisser Trost. Wenn etwas unsere eigene Schuld ist, dann sollte es auch in unserer Macht sein, es zu berichtigen. Ich will auch nicht vorgeben, daß die ITF ihrerseits vollkommen schuldlos sei. Niemand ist perfekt. Niemand ist vollkommen. Ich kann aber sagen, daß ich während der letzten Jahre keine Mühe gescheut habe, eine solche internationale Zusammenarbeit herbeizuführen, und ich werde mich auch weiterhin mit aller Energie für ihr Zustandekommen einsetzen.

Dies bringt mich zu einigen Bemerkungen über die Beziehungen der ITF zum IBFG. Ich weiß: der IBFG hat seine eigenen Sorgen. Auch weiß ich, daß sein Tätigkeitsbereich viel größer ist, als der der ITF. Aus diesem Grunde allein sind die Schwierigkeiten des IBFG ebenfalls größer als die unsrigen. Die Probleme der ITF sind in gewisser Hinsicht beschränkter, da

unsere Mitgliedsverbände ihre gemeinsamen Schwierigkeiten miteinander innerhalb der verschiedenen Fachsektionen besprechen können.

Natürlich verfolgt auch der IBFG ein allgemeines Ziel, nämlich die Stärkung der freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung. Ich kann mir jedoch vorstellen, daß es sehr verschiedenartige Meinungen darüber gibt, was unter dem Begriff «freie Gewerkschaftsbewegung» zu verstehen ist und wie diese am besten gestärkt werden kann.

Deswegen hat es mich sehr angenehm überrascht, zu sehen, daß der IBFG mit seiner Arbeit schneller und weiter vorwärtsgekommen ist, als ich ursprünglich erwartet hatte. Natürlich hat er auch Fehlschläge zu verzeichnen gehabt, aber seine Erfolge wiegen diese mehr als auf.

Die ITF arbeitet als unabhängiges Berufssekretariat mit dem IBFG zusammen, und wenn das Wort «Zusammenarbeit» überhaupt etwas bedeutet, dann ist dies, daß wir die Pflicht haben, den IBFG, wenn immer dies uns möglich ist, bei seiner Arbeit zu unterstützen. Eine solche Hilfeleistung ist letzten Endes auch in unserem eigenen Interesse. Daher sind unsere Beziehungen zum IBFG so eng. Zwar gibt es gewisse Punkte, in bezug auf welche wir nicht vollkommen der gleichen Meinung sind, aber im großen und ganzen kann gesagt werden, daß wir während der letzten Jahre ausgezeichnet miteinander ausgekommen sind.

Liebe Freunde! Wenn Ihr Euch den Finanzbericht anseht, werdet Ihr bemerken, daß der IBFG auch unsere Arbeit unterstützt hat, und zwar durch die Bereitstellung von Zuwendungen aus dem Internationalen Solidaritätsfonds. Wir haben dem IBFG regelmäßig zusammen mit unseren diesbezüglichen Ansuchen unser Programm für regionale Tätigkeit vorgelegt und ihn gebeten, einen Beitrag zur Finanzierung dieses Programmes zu leisten. Die Tatsache, daß der IBFG auf unser Ansuchen so großzügig reagiert hat, beweist, daß auch er sich der Bedeutung unserer Tätigkeit in den Entwicklungsländern bewußt ist. Schließlich verfügt der IBFG über ein Gesamtbild der Lage. Den einzelnen Berufssekretariaten dagegen stehen lediglich Spezialinformationen zur Verfügung, die gewissermaßen als Bausteine für die vom IBFG errichtete Struktur dienen. Das Verhältnis der ITF zum IBFG ist somit nicht das eines Knechtes zu seinem Herrn, sondern sie und der IBFG sind zwei ebenbürtige Organisationen, die in enger Zusammenarbeit ein gemeinsames Ziel anstreben.

Nachdem wir uns somit von der Notwendigkeit unserer Arbeit in den Entwicklungsländern vergewissert haben, tritt die Frage auf, wie wir diese Arbeit am besten durchführen können. Unsere Erfahrung auf diesem Gebiet ist noch nicht sehr groß, da wir uns erst seit einigen Jahren aktiv in den Entwicklungsländern betätigt haben. Im gewissen Sinne waren wir in der Lage eines Entdeckers, der in ein ihm unbekanntes Land vorstößt. Wir mußten vorsichtig vorgehen. Dennoch ließ es sich nicht vermeiden, daß wir ab und zu auch einen Schnitzer begingen. Ich glaube jedoch sagen zu dürfen, daß wir während der letzten Jahre genügend Erfahrung gewonnen haben, um einige positive Schlußfolgerungen ziehen zu können.

Alle freien internationalen Gewerkschaftsorganisationen, die sich in den Entwicklungsländern betätigen, sind sich darüber einig, daß es oft viel effektiver ist, erfahrene Gewerkschafter an Ort und Stelle einzusetzen, als einfach finanzielle Unterstützung zu leisten. Ein kurzes Beispiel soll dies beweisen: Wenn ein Mitgliedsverband aus einem Entwicklungsland, der eben Lohnverhandlungen führt, uns ersucht, ihm mitzuteilen, wieviel er von den Arbeitgebern verlangen soll, dann ist es auf jeden Fall von London aus nicht möglich, diesem Verband ohne eine genaue Kenntnis des Sachverhaltes den

gewünschten Rat zu erteilen. Es ist sogar schon vorgekommen, daß uns unsere Mitgliedsverbände Exemplare der von ihnen kürzlich abgeschlossenen Verträge zugestellt und uns gebeten haben, ihnen zu erklären, was in diesen Verträgen steht. Natürlich kennen sich die Arbeitgeber dieser Länder in solchen Dingen ein wenig besser aus als die verhältnismäßig unerfahrenen Vertreter der Arbeitnehmer. Aus diesem Grunde ist es ihnen auch möglich, Bestimmungen in Kollektivverträge hineinzubringen, die kein erfahrener Gewerkschafter dulden würde. Andererseits jedoch haben die Arbeitgeber — eben weil die ganze Sache für sie bis jetzt so leicht gewesen ist — vergessen, wie man geschickt verhandelt. Das Resultat ist, daß sie, wenn sie sich plötzlich einem erfahrenen Gewerkschafter gegenübergestellt finden, nicht in der Lage sind, stichhaltige Argumente in Unterstützung ihrer Sache vorzubringen. Natürlich können wir nicht allen unseren Mitgliedsverbänden in den Entwicklungsländern einen erfahrenen Gewerkschafter zur Verfügung stellen. Aber wir können und müssen reisende Vertreter haben, die ihnen Rat geben und zeigen, wie sie am besten mit den Arbeitgebern fertig werden können.

Verhandlungen sind jedoch nicht das einzige Problem unserer Mitgliedsverbände. Sie benötigen außerdem Rat in verwaltungstechnischen Fragen und auf dem Gebiete der Anwerbung neuer Mitglieder. In vielen Fällen verfügen diese Gewerkschaften auch nicht über vollamtliche Funktionäre. Ihr werdet Euch daher vorstellen können, daß es für einen afrikanischen oder lateinamerikanischen Arbeiter praktisch unmöglich ist, ohne unsere Hilfe in seiner Freizeit eine Gewerkschaft aufzubauen. Kurz, wir wissen, daß wir mit Vertretern an Ort und Stelle mehr erzielen können, als durch die Gewährung finanzieller Zuwendungen.

Wir haben bereits begonnen, diese Erkenntnis in die Praxis umzusetzen, indem wir in Afrika, Asien und Lateinamerika Regionalvertreter eingesetzt haben. Ich möchte diesen Kollegen hiermit meine Hochachtung für die von ihnen geleistete Arbeit aussprechen. Niemand, der die Verhältnisse in den Entwicklungsländern nicht kennt, kann sich von den an diese Kollegen gestellten geistigen und körperlichen Anforderungen eine Vorstellung machen. Sie sind ständig unterwegs, und ihr Arbeitstag besteht oft aus 24 Stunden. Sie müssen viele der Annehmlichkeiten und Komfort, die von uns in Europa und Nordamerika als selbstverständlich hingenommen werden, entbehren. Dennoch beschweren sie sich nicht. Im Gegenteil, die durch ihre Arbeit bedingte unbeständige Lebensweise scheint ihnen zu gefallen. Sie wissen jedoch, daß sie eine äußerst wichtige Aufgabe zu erfüllen haben. Ihr Pflichtbewußtsein und ihre Hingabe sind grenzenlos. Wir werden jedoch die Zahl dieser Vertreter erhöhen müssen, aber das wird nicht so einfach sein, weil sich — wie Ihr aus meinen Ausführungen ersehen könnt — nicht jedermann für diese Arbeit eignet. Und selbst wenn wir geeignete Kandidaten finden können, müssen wir noch immer genügend Geld aufreiben, um ihnen ein angemessenes Gehalt zahlen zu können.

Die einzelnen Berufssekretariate haben sich in letzter Zeit mit dem IBFG über die Möglichkeit der Bildung eines Regionalvertreter-Pools unterhalten. Ein solcher Pool würde es gestatten, das uns zur Verfügung stehende Personal so effektiv und wirtschaftlich wie möglich zum Einsatz zu bringen. Obwohl die diesbezüglichen Diskussionen bis jetzt noch keine konkreten Resultate gezeitigt haben, bin ich noch immer der Hoffnung, daß es möglich sein wird, diesen Plan in der absehbaren Zukunft zu verwirklichen. Dem stehen zwar noch einige technische Schwierigkeiten im Wege, die meines Erachtens jedoch nicht unüberwindlich sind. Auf jeden Fall würde die Bil-

dung eines solchen Regionalvertreter-Pools einen bedeutenden Schritt in Richtung der gemeinsamen Anwendung der der internationalen Gewerkschaftsbewegung zur Verfügung stehenden Mittel darstellen.

Letzten Endes jedoch hängt die erfolgreiche Erfüllung unserer Aufgaben in den Entwicklungsländern von der Stärke jener ITF-Mitgliedsverbände ab, die gewissermaßen seit der Gründung der ITF deren «Rückgrat» gebildet haben. Wir dürfen nicht glauben, daß wir in Asien, Afrika oder Lateinamerika ohne die konkrete Hilfe dieser Verbände positive Resultate erzielen können.

Wenn ich eben gesagt habe, daß auch wir in den letzten zwei Jahren einige Sorgen gehabt haben, werdet Ihr wohl alle wissen, woran ich dabei dachte. Ich möchte daher nicht näher auf diese Probleme eingehen. Dennoch halte ich es für angebracht, an dieser Stelle einige allgemeine Bemerkungen zu machen, die sich im gewissen Sinne auch auf die eben erwähnten Probleme beziehen. Zunächst einmal möchte ich sagen, daß eine Organisation, wie die unsere, nicht ohne Toleranz und Kompromißbereitschaft auskommen kann. Das will nicht heißen, daß wir keine Grundsätze haben können oder daß die Toleranz bis zu einem Punkt getrieben werden soll, bei dem von Grundsätzen nicht mehr die Rede sein kann. Ganz im Gegenteil: ohne die von uns allen anerkannten Grundsätze würde die ITF ihre organisatorische Bedeutung verlieren. Ich meine vielmehr, daß wir im Hinblick auf die geographische Zusammensetzung der ITF und die in den verschiedenen Ländern vorherrschenden Sitten und Bräuche bei der Auslegung dieser Grundsätze Toleranz üben müssen.

Toleranz und Biegsamkeit können aber auch der Ursprung von Schwierigkeiten sein. Wenn man z. B. an den gegenwärtigen Kongreß denkt, kann man leicht einsehen, wie schwierig es ist, eine große internationale Konferenz so zu gestalten, daß sich alle Delegierte zu Hause fühlen. Ich glaube jedoch, daß wir alle bereit sind, einzusehen, daß fremde Menschen oft andere Sitten haben. Die ITF muß in diesem Geiste an die Lösung fast aller ihrer Probleme herantreten. Ich bin überzeugt, daß es mit etwas gutem Willen möglich sein wird, eine baldige Verbesserung unserer Beziehungen zu gewissen Organisationen herbeizuführen. Ich brauche wohl kaum zu betonen, wie wichtig es für die ITF – ja, wie wichtig es für die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung – ist, alte Wunden heilen zu lassen, weil sie sonst eitern. Politisch und industriell gesehen durchschreiten wir gegenwärtig ein kritisches Stadium und benötigen aus diesem Grunde unsere internationale Solidarität mehr denn je. Die Kette unserer Solidarität darf keine schwachen Glieder haben, denn es gibt zu viele reaktionäre Elemente, die jederzeit bereit sind, unsere Stärke auf die Probe zu stellen.

Im Mittelpunkt unserer Arbeit steht die Tätigkeit innerhalb der einzelnen Fachsektionen, bei der es sich um die Behandlung konkreter Probleme handelt. Wie der Tätigkeitsbericht zeigt, nimmt die Arbeit der Sektionen einen großen Teil unserer Zeit in Anspruch. Ich möchte hier nicht über besondere sektionale Probleme sprechen, da diese am besten von den Sektionen selbst gelöst werden können. Wie abwegig, spezifisch oder astrakt diese Probleme auch immer auf einen Außenseiter wirken mögen, bei sorgfältiger Durchsicht der Sektionsberichte wird man sehr bald erkennen, daß es sich hier um Fragen handelt, die für die betreffenden Arbeitnehmer von großer Bedeutung sind.

Es ist sehr schwierig, zur Diskussion eines so umfassenden Tätigkeitsberichtes, wie dem vorliegenden, Stellung zu nehmen. Niemand würde in der Lage sein, alle im Bericht erwähnten Aspekte unserer Tätigkeit anzuspre-

chen. Ich glaube jedoch sagen zu dürfen, daß wir während der Berichtszeit gute Arbeit geleistet haben. In jeder Zwischenkongreßperiode gibt es Erfolge und Rückschläge. Während der letzten zwei Jahre schlug die Waage jedoch mehr zur Seite der Erfolge aus. Damit soll nicht gesagt sein, daß wir uns jetzt auf unseren Lorbeeren ausruhen oder unser Arbeitstempo herabsetzen können. Das wäre unheilvoll.

Obwohl wir uns bei der Diskussion des Tätigkeitsberichtes üblicherweise mit der während der Berichtszeit geleisteten Arbeit befassen, glaube ich, daß wir bei dieser Gelegenheit auch ein wenig in die Zukunft sehen sollten. Die Gesamtmitgliedschaft der ITF hat sich seit dem letzten Kongreß sehr wenig verändert. Dies ist an sich schon eine Art Erfolg, da rund die Hälfte der ITF-Mitglieder Eisenbahner sind, und bei den Eisenbahnen fast aller Länder eine bemerkenswerte Tendenz zur Herabsetzung des Personalbestandes zu verzeichnen ist. Ich weiß, es gibt Ausnahmen, aber im Falle der meisten fortgeschrittenen Industrieländer läßt es sich nicht leugnen, daß die Zahl der bei den Eisenbahnen beschäftigten Personen zurückgegangen ist. Dies wird sich im Laufe der Zeit auch auf die ITF auswirken, und wir werden Mittel und Wege finden müssen, um diesen nahezu unvermeidlichen Verlust wettzumachen.

Im Hinblick auf die zunehmende Automation und Rationalisierung in fast allen Transportzweigen dürfte es sehr schwierig sein, den Verlust unserer Eisenbahnermitglieder durch die Rekrutierung neuer Mitglieder aus anderen Transportzweigen wettzumachen. Auf jeden Fall wird es kaum möglich sein, in den fortschrittlichen Industrieländern neue Transportarbeiter-Mitglieder anzuwerben. In den Entwicklungsländern dagegen sind die Chancen dafür beträchtlich besser, aber wir würden uns täuschen, wenn wir glaubten, daß unsere diesbezüglichen Bemühungen über Nacht von Erfolg gekrönt sein würden.

Wir stehen somit vor einer kritischen Interimsperiode. Ich sage bewußt «Interims», weil ich überzeugt bin, daß unsere Arbeit in den Entwicklungsländern am Ende doch zur Stärkung unserer Internationale beitragen wird. Ich betrachtete es jedoch als meine Pflicht, zumindest auf eines der großen Probleme zu verweisen, denen wir uns gegenübersehen. Wenn wir jedoch, wie in anderen schwierigen Tagen, mit Vertrauen und Entschlossenheit an unsere Arbeit herangehen, werden wir sicher die rechte Lösung finden.

Die letzten zwei Jahre haben mir gezeigt, daß ein ITF-Generalsekretär kein Einzelgänger sein kann. Er ist bei der Ausübung seines Amtes in kaum zu überschätzendem Maße auf die Kenntnisse und Mitarbeit des ITF-Personals angewiesen. Unser Personal arbeitet als ein Team zusammen, ein Team, in dem es keine schlechten Spieler gibt. Ich möchte daher allen Mitgliedern des ITF-Personals aufrichtig für ihre konstruktive Mitarbeit danken.

Weiterhin ist der Generalsekretär in seiner Arbeit auf den gesunden Menschenverstand und das Urteil der Mitglieder jener leitenden Gremien angewiesen, denen er angehört. In dieser Hinsicht habe ich keinen Grund zu beschweren. Während meiner Amtszeit habe ich gelernt zu erkennen, worin die wirkliche Stärke der ITF besteht. Sie besteht in der Bereitschaft ihrer Mitgliedsverbände – seien sie groß oder klein –, mit ihr zusammenzuarbeiten, in dem Bewußtsein, daß gewisse Grundsätze und Ideale allen Menschen – ganz gleich welcher Hautfarbe oder Glaubenszugehörigkeit – gemein sind. Wenn es unter uns Meinungsverschiedenheiten gibt – und das kommt ziemlich oft vor – sollten wir uns nicht vor Augen halten, wie groß diese sind, sondern wie klein und unbedeutend sie im Vergleich mit den von mir erwähnten Grundsätzen und Idealen erscheinen.

Die ITF hat heute fast 300 Mitgliedsverbände in nahezu fast allen Ländern der freien Welt. Solche Ziffern besagen an sich sehr wenig, aber sie sind ein Symbol für 60 Jahre unermüdlichen Schaffens und für die Überwindung von Rückschlägen, die eine jede Organisation, deren Sache nicht gerecht und ehrlich ist, zerstört haben würden.

Während dieser 60 Jahre haben tüchtige und beispielhafte Menschen ihr Leben für die ITF gelassen.

Wir wären ihres im Namen der ITF gebrachten Opfers unwürdig, wenn wir uns der bevorstehenden großen Aufgaben nicht gewachsen zeigten.

R. Laan (ITF-Regionaldirektor) erklärte, er sei durch seine Tätigkeit auf internationaler Ebene, und im besonderen durch seine praktischen Erfahrungen während seiner Tour der Entwicklungsländer, zu einer breiteren und elastischeren Anschauung in gewerkschaftlichen Fragen gelangt und habe gleichzeitig eine Gelegenheit gehabt, die besonderen Probleme der Gewerkschaften der Entwicklungsländer an Ort und Stelle zu studieren. Obwohl mehrere afrikanische Länder in letzter Zeit selbständig geworden seien, würde es noch geraume Zeit dauern, ehe es in diesen Ländern starke Gewerkschaften gebe. Er habe die Schwächen der nord- und ostafrikanischen Gewerkschaften persönlich beobachten können. Weiterhin befürchte er, daß die tanganjikanischen Gewerkschaften demnächst der Kontrolle der Regierung unterstellt werden würden, wie dies in Ghana bereits geschehen sei. Dies werde der internationalen Gewerkschaftsbewegung große Probleme bringen. Die Gewerkschafter der demokratischen Länder des Westens müßten sich vor Augen halten, daß «Demokratie» und «Freiheit» in Afrika eine andere Bedeutung haben als in ihren Ländern. Auch werden in Afrika andere Mittel zur Erreichung dieser Ideale angewandt als im Westen. Die besonderen Probleme der jungen afrikanischen Staaten seien von Land zu Land verschieden, und die Gewerkschafter des Westens würden diese Probleme nur verstehen können, wenn sie vorurteilsfrei an sie herantreten.

Auch in jenen asiatischen Ländern, die ihre Selbständigkeit bereits vor über zehn Jahren erlangt hätten, seien noch immer die gleichen Probleme und Schwierigkeiten zu verzeichnen wie in anderen Entwicklungsländern, und zwar Armut, Arbeitslosigkeit, Analphabetentum, Mangel an Kapital und Fachleuten usw. Dazu kommt in den asiatischen Ländern noch der erschreckende Anstieg der Bevölkerungsziffer. Vom gewerkschaftlichen Standpunkt gesehen, sei jedoch die Lage auch hier von Land zu Land verschieden. In einigen asiatischen Ländern seien Militärregierungen am Ruder, die an der Bildung von Gewerkschaften – geschweige denn an deren Förderung – sehr wenig interessiert seien. In der Seeleutesektion sei das Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute diskutiert worden. Die in diesem Zusammenhang von der ITF veröffentlichte Broschüre habe zumindest in Hongkong ihre Wirkung verfehlt, weil über 90 Prozent der dortigen Seeleute entweder überhaupt nicht oder nur chinesisch lesen konnten. Damit trete die Frage auf, ob die ITF ihre Veröffentlichungen weiterhin auf die fünf offiziellen ITF-Sprachen beschränken sollte, da diese Sprachen in zahlreichen Entwicklungsländern nicht verstanden würden.

Sodann erklärte der Redner, daß er es Kollege Azaña überlassen wolle, über die Tätigkeit der ITF in Lateinamerika und im Karibischen Raum zu sprechen und ging zu einigen allgemeinen organisatorischen Aspekten der ITF-Regionaltätigkeit über. Im Jahre 1962 werde die ITF ungefähr £ 60 000 für die Finanzierung ihrer Tätigkeit in den Entwicklungsländern ausgeben. Rund die Hälfte dieser Summe werde vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG bereitgestellt werden. Die ITF werde die Zahl ihrer Regionalvertreter sehr

bald auf drei in Lateinamerika, zwei in Afrika und zwei in Asien erhöhen. Diese Kollegen leisteten außerordentlich wertvolle Arbeit, aber wir sollten uns darauf konzentrieren, den afrikanischen und asiatischen Gewerkschaftern selbst eine Gelegenheit zu bieten, konstruktiv mit uns zusammenzuarbeiten. Auf diese Weise würde es uns möglich sein, die Kosten unserer Regionaltätigkeit zu reduzieren.

F. Azaña (ITF-Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum) sprach über die seit seiner Ernennung in Lateinamerika und im Karibischen Raum geleistete Arbeit. Anfang 1960 habe die ITF 46 Mitgliedsverbände mit einer zahlenden Mitgliedschaft von insgesamt 42 980 Mitgliedern in ganz Latein- und Zentralamerika gehabt. Heute habe die ITF in diesen Gebieten 90 Mitgliedsverbände, und 5 weitere Verbände hätten sich um Beitritt beworben. Die zahlende Mitgliedschaft sei auf 153 446 Mitglieder angestiegen. Dieser Erfolg sei nicht ohne harte Arbeit erzielt worden. Im besonderen aber habe die Veranstaltung der lateinamerikanischen Regionalkonferenz in Lima außerordentlich zum Anstieg der Mitgliedschaft beigetragen. Die ITF sei heute in ganz Lateinamerika bekannt.

Auf dem Berner Kongreß der ITF sei beschlossen worden, daß die Regionalvertreter der ITF die in ihrem Tätigkeitsbereich befindlichen Mitgliedsverbände regelmäßig besuchen sollten. Er könne in diesem Zusammenhange mitteilen, daß er seit seiner Ernennung über 126 000 Meilen gereist sei und alle lateinamerikanischen und zentralamerikanischen Länder besucht habe, einige von ihnen mehrmals. Auch habe er sich auf seinen Reisen nicht lediglich auf den Besuch der Hauptstädte dieser Länder beschränkt. Einige der neuen Mitgliedsverbände der ITF befänden sich in kleineren Städten. Dank dem Verständnis des Generalsekretärs und des Exekutivkomitees für die Bedeutung der Regionaltätigkeit verfüge er nunmehr über zwei vollamtliche Mitarbeiter in seinem Tätigkeitsbereich. Einer dieser, Kollege Otero, sei ein junger amerikanischer Eisenbahner, der in Brasilien äußerst wertvolle Arbeit leiste. Im Hinblick auf die schwierige gewerkschaftliche Lage in Brasilien sei jedoch nicht zu erwarten, daß die Bemühungen des Kollegen Otero besonders anschauliche Resultate zeitigen würden, zumindest nicht in unmittelbarer Zukunft. Die negative Haltung der brasilianischen Regierung und die reaktionäre Wählerarbeit der politischen Extremisten erschweren die Tätigkeit der demokratischen Gewerkschaften außerordentlich. Kollege Otero sei sehr mutig und fähig. Er habe dies durch seine Arbeit in der Dominikanischen Republik unmittelbar nach dem Fall des Trujillo-Regimes bewiesen. Wir sollten ihm daher keine Vorhaltungen machen, wenn es ihm nicht gelingen sollte, in Brasilien sofort eindrucksvolle Erfolge zu erzielen. Im Gegenteil, er verdiene unsere Hochachtung dafür, daß er bereit gewesen sei, diese schwierige Aufgabe auf sich zu nehmen. Sein anderer Mitarbeiter sei Kollege Medrano vom Peruanischen Straßenbahnverband. Kollege Medrano sei, bevor er zur ITF kam, ein Arbeitermitglied im Peruanischen Parlament gewesen. Seit seiner Ernennung habe er Bolivien, Argentinien und Uruguay besucht. In Bolivien habe er zwei neue Mitgliedsverbände für die ITF gewonnen. Außerdem sei Kollege Medrano für die Veröffentlichung eines spanischen Presseberichtes verantwortlich, der vom Lima-Büro der ITF erscheint. Die Auflage dieses Presseberichtes sei von ursprünglich 250 Exemplaren auf gegenwärtig 2500 Exemplare angestiegen, und in zahlreichen Tageszeitungen erschienen regelmäßig Auszüge aus diesem Pressebericht.

Während der Berichtszeit habe die ITF zahlreiche lateinamerikanische Gewerkschaften bei Arbeitskonflikten unterstützt. Wenn die europäischen und

amerikanischen Gewerkschafter die Lage der lateinamerikanischen Gewerkschaften verstehen wollten, sollten sie an die Schwierigkeiten denken, die ihre eigenen Gewerkschaften vor ungefähr 100 Jahren zu überwinden hatten. Eben auf Grund des zunehmenden Einflusses der europäischen und amerikanischen Gewerkschaften seien um diese Zeit viele Arbeitgeber auf der Suche nach einem neuen Arbeitgeberparadies von Europa und den USA nach Lateinamerika gekommen. Der Verwirklichung ihrer ausbeuterischen Pläne habe lediglich eine schwache und schlecht organisierte Gewerkschaftsbewegung entgegengestanden. Erst seit die ITF begonnen habe, ihren Einfluß in Lateinamerika geltend zu machen, sei es möglich gewesen, den Arbeitern die wichtigsten der ihnen gebührenden Rechte sicherzustellen.

Zur Frage der gewerkschaftlichen Schulungsarbeit erklärte Kollege Azaña, daß er sich nicht als ein Lehrer betrachte. Er habe seine gewerkschaftliche Erfahrung nicht in der Schule, sondern in der spanischen Untergrundbewegung gewonnen. Dennoch sei er sich des Wertes der gewerkschaftlichen Schulung bewußt. Was in Lateinamerika jedoch in erster Linie notwendig wäre, sei größere Entschlossenheit und größerer Kampfgeist. Wenn wir über diese beiden Eigenschaften verfügen, sollte es uns möglich sein, in der Zeit bis zum nächsten Kongreß weitere 170 000 lateinamerikanische Mitglieder zu gewinnen. Sodann verwies er auf die Probleme der argentinischen Hafenarbeiter und Seeleute und betonte die Notwendigkeit der Unterstützung der lateinamerikanischen Eisenbahner bei ihrem Kampf gegen die Ausbeutungspolitik der Arbeitgeber. Die ITF genieße bei den demokratischen Gewerkschaften Lateinamerikas ein hohes Ansehen und werde von ihren Feinden gehaßt und gefürchtet. Auf Grund unserer Entschlossenheit hätten die Angriffe der Kommunisten auf die ITF fehlgeschlagen. Der Anstieg der ITF-Mitgliedschaft beweise ebenfalls, daß es den Kommunisten nicht gelungen sei, die der ITF angehörenden Gewerkschaften aufzureiben und den Beitritt anderer Gewerkschaften zur ITF zu verhindern.

Abschließend dankte Kollege Azaña dem Generalsekretär der ITF für die ihm geleistete Unterstützung und lobte den Mut und die Hingabe seiner eigenen Frau, die er als eine «Gewerkschaftswitwe» bezeichnete. Sodann dankte er der ITF für das in ihn gesetzte Vertrauen und erklärte, daß er fest entschlossen sei, dieses Vertrauen zu rechtfertigen. Als Zeichen seiner Entschlossenheit versprach er, daß er die lateinamerikanische Mitgliedschaft der ITF in der Zeit bis zum nächsten Kongreß verdoppeln würde.

J. Soares (ITF-Regionaldirektor für Asien und den Fernen Osten) erklärte, es habe ihn gefreut, über die guten Arbeitsbedingungen der auf schwedischen Schiffen beschäftigten asiatischen Seeleute zu hören. Die asiatischen Seeleuteorganisationen seien noch immer schwach und uneinig und litten vor allem sehr unter dem Wettbewerb, der zwischen den einzelnen asiatischen Häfen bestehe. Die ITF-Seeleutesektion werde dem Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute ihre ständige Aufmerksamkeit widmen müssen, und das Problem sollte außerdem auf die Tagesordnung der Zweiten Asiatischen Schifffahrtskonferenz der IAO gesetzt werden. Zu den Bemerkungen des Kollegen Hoda erklärte er, daß die ITF keine Mühe gescheut habe, Einigkeit unter den indischen Eisenbahnern herbeizuführen. Wenn ihr dies nicht gelungen sei, wäre dies nicht ihre Schuld.

Sodann sprach Kollege Soares über die Schwierigkeiten der Gewerkschaften in Thailand, Ceylon und Birma auf Grund des Bestehens diktatorischer Regime. In Birma z. B. seien der Präsident und der Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Seeleuteverbandes verhaftet worden und befänden sich noch immer im Gefängnis. Zu der Bemerkung des indonesischen Dele-

gierten betreffend die IBFG-Entschließung zur Lage in Indonesien erklärte der Redner, daß das westirianische Problem gelöst werden müsse, ehe in diesem Teil der Welt starke Gewerkschaften gebildet werden könnten. Die Gründung der neuen Föderation von Malaysia würde ebenfalls neue Aufgaben für die ITF und den IBFG mit sich bringen.

Der Vizepräsident der ITF, Hans Düby, leitete sodann den

Antrag des Exekutivkomitees der ITF an den 27. Kongreß der ITF, versammelt in Helsinki vom 25. Juli bis 4. August 1962,

betreffend die

Änderung der ITF-Satzungen

ein.

Zu diesem Punkt der Tagesordnung lagen folgende Dokumente vor:

Anträge des Exekutivkomitees (Dok. XXVII C-4 und Dok. XXVII C-4a),

Anträge der Abteilung Eisenbahn des Belgischen Verbandes der Arbeitnehmer (Dok. XXVII C-4b).

Kollege Düby sagte:

Ich habe den Auftrag, den Antrag des Exekutivkomitees über die Revision der ITF-Satzungen vor dem Kongreß zu vertreten. Man sollte die Satzungen einer Organisation im Prinzip nicht alle zwei oder drei Jahre ändern müssen. Aus diesem Grunde sind solche Änderungen gründlich zu überlegen und nur dann vorzunehmen, wenn es unbedingt erforderlich ist und wenn dies im Interesse der betreffenden Organisation liegt.

Eine grundlegende Revision der ITF-Satzungen wurde zum letztenmal im Jahre 1952 auf unserem Kongreß in Stockholm beschlossen. Seitdem sind nur unbedeutende Teilrevisionen vorgenommen worden, die sich mit der Frage der Kooptierung von Mitgliedern des Exekutivkomitees befassen. Auf dem Berner Kongreß vom Jahre 1960 wurden wohl zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit den Satzungen diskutiert, aber mit Ausnahme des Beschlusses, die Zahl der zu kooptierenden Mitglieder des Exekutivkomitees von vier auf acht zu erhöhen, wurden keine Änderungen an den bestehenden Statuten vorgenommen. Der Antrag, denjenigen Ländern, die mehr als 500 000 zahlende Mitglieder angemeldet haben, zwei Sitze in der Exekutive einzuräumen; der Antrag, daß ITF-Kongresse nur alle drei Jahre stattfinden sollten; der Vorschlag, stellvertretenden Mitgliedern die Teilnahme an Sitzungen der Exekutive zu ermöglichen, und schließlich der Antrag, eine Änderung in der Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses vorzunehmen, wurden entweder zurückgezogen oder vom Kongreß abgelehnt. Es sind also zehn Jahre vergangen, ohne daß entscheidende Änderungen an den Satzungen gemacht wurden.

Im Hinblick auf die beträchtliche Erweiterung der Tätigkeit der ITF und zufolge wiederholter Beschwerden über offensichtliche Mängel der bestehenden Statuten hielt das Exekutivkomitee nach dem Berner Kongreß den Zeit-

punkt für gekommen, den Wortlaut der Satzungen zu überprüfen und geeignete Vorschläge auszuarbeiten, die den Wünschen der verschiedenen Verbände auf Änderung gewisser Bestimmungen nach Möglichkeit Rechnung tragen würden. Auf der Sitzung der Exekutive im November 1960 wurde ein besonderer Ausschuß, der sich aus dem Präsidenten der ITF, dem Vizepräsidenten, den Kollegen Laurent, Kanne, Seibert, Sir Thomas Yates und dem Generalsekretär der ITF, Kollege De Vries, zusammensetzte, mit der Ausarbeitung solcher Vorschläge beauftragt. Diese Vorschläge wurden daraufhin vom Exekutivkomitee diskutiert und der Wortlaut einiger Paragraphen bereinigt. Der Ausschuß und das Exekutivkomitee haben sich lediglich mit den praktischen Aspekten der Satzungsrevision befaßt und es dem Generalsekretär überlassen, die notwendigen stilistischen und redaktionellen Änderungen vorzunehmen. Hierauf wurden die Vorschläge den Mitgliedsverbänden der ITF zur Kenntnis- bzw. Stellungnahme zugestellt.

Die vorgeschlagenen Änderungen gliedern sich in drei Kategorien: 1. materiell und strukturell wichtige Änderungen, wie beispielsweise die Vorschläge betreffend die Zusammensetzung der leitenden Gremien der ITF; 2. weniger wichtige Änderungen, welche eine Vereinfachung der Verwaltung der ITF zum Ziele haben und 3. rein stilistische Änderungen, um den Sinn des gegenwärtigen Wortlautes in einer klareren Form auszudrücken. Ich stelle fest, daß der Originaltext in Englisch ist. Im Anschluß an den Kongreß wird es die Aufgabe des Sekretariats oder eines kleinen Redaktionsausschusses sein, den Wortlaut in allen anderen Sprachen noch einmal gründlich zu überprüfen. Dabei können jedoch nur stilistische Bereinigungen und sprachliche Anpassungen an den englischen Originaltext vorgenommen werden.

Nur ein geringer Teil des ursprünglichen Wortlautes ist unverändert geblieben. Anstatt sich lediglich auf die unbedingt erforderlichen Änderungen zu beschränken, hielt es das Exekutivkomitee für zweckmäßig, eine Totalrevision vorzunehmen. Die während der letzten Jahre vorgenommenen Teilrevisionen und Halbmaßnahmen haben in einigen Fällen nur zu neuen Schwierigkeiten geführt. Es war die Absicht des Exekutivkomitees, die Satzungen so zu gestalten, daß sie möglichst lange Zeit unverändert in Kraft bleiben können. Bei der Ausarbeitung seiner Vorschläge zur Änderung der Struktur der leitenden Gremien z. B. wurde dieser Aspekt ständig im Auge behalten. Die gegenwärtig geltenden Satzungen wurden in einer Zeit ausgearbeitet, da die ITF eine wesentlich kleinere Organisation war als heute. Dies läßt sich vor allem aus den Vorschriften betreffend die Zusammensetzung des Generalrates ersehen. Das Prinzip für die Verteilung der Sitze im Generalrat beruht auf der Voraussetzung, daß die ITF aus einer Anzahl verhältnismäßig großer Mitgliedschaftskonzentrationen besteht. Auf den letzten zwei oder drei Kongressen mußte auf die strikte Anwendung der diesbezüglichen Vorschriften teilweise verzichtet werden, um die Vertretung der Gewerkschaften der verschiedenen Entwicklungsländer im Generalrat zu ermöglichen. Hätten wir uns genau an den Wortlaut der gegenwärtig geltenden Bestimmungen gehalten, würde z. B. Afrika nicht einmal Anspruch auf einen einzigen Sitz gehabt haben. Hier mußte also eine Änderung vorgenommen werden. Die Zusammensetzung der leitenden Gremien muß jedoch nicht nur theoretisch und formell richtig, sondern auch praktisch durchführbar sein. In diesem Zusammenhang sind natürlich auch finanzielle Betrachtungen anzustellen, da die Kosten der Geschäftsführung und der Verwaltung der Föderation im richtigen Verhältnis zu deren Einnahmen stehen müssen. Die ITF hat eine große Anzahl von Aufgaben zu erfüllen, die

auf keinen Fall vernachlässigt werden dürfen, weil die Kosten der allgemeinen Verwaltung zu hoch sind. Es ist daher notwendig, zwischen dem Bedürfnis nach einer repräsentativen Verwaltungsstruktur einerseits und den an die Föderation im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit in den verschiedenen Sektionen und in den Entwicklungsländern gestellten finanziellen Anforderungen andererseits zu unterscheiden. Auch heute kann man noch nicht mit Bestimmtheit sagen, wo in diesem Sinne die Grenze für die Kosten der leitenden Gremien liegt. Infolgedessen beschloß das Exekutivkomitee, daß die Kosten der vorgeschlagenen leitenden Gremien wenn möglich nicht höher sein sollten als die der gegenwärtigen. Das Exekutivkomitee schlägt vor, den Vorstand und den Geschäftsführenden Ausschuß etwas zu vergrößern, wobei vorgesehen ist, daß die Mitglieder des neuen Geschäftsführenden Ausschusses künftig nicht mehr alle aus dem gleichen Land kommen sollen. Die im Zusammenhang mit diesen Vorschlägen entstehenden zusätzlichen Kosten werden durch den Vorschlag wettgemacht, daß Kongresse künftig nur alle drei Jahre – anstatt alle zwei Jahre, wie bisher – stattfinden sollen. Abgesehen von diesen finanziellen Erwägungen bestehen jedoch auch andere gute Gründe für eine Verlängerung der zwischen Kongressen liegenden Zeitspanne. Ich denke dabei in erster Linie an die zunehmende Arbeitsbelastung des ITF-Sekretariats. Die üblichen Sektionskonferenzen und -sitzen werden natürlich auch beim dreijährigen Kongreßturnus nach Bedarf stattfinden können. Falls der Kongreß beschließt, daß Kongresse künftig weiterhin alle zwei Jahre stattfinden sollen, müßte das Exekutivkomitee seinen Antrag zur Änderung der Zusammensetzung der leitenden Gremien zurückziehen, da andernfalls die Kosten zu hoch sein würden. Die verschiedenen Vorschläge betreffend die Neugestaltung der leitenden Gremien sind somit derartig eng miteinander verbunden, daß sie nur als Ganzes angenommen bzw. abgelehnt werden können.

Was die zahlenmäßige Zusammensetzung des Kongresses anbelangt, so sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Über das vorgeschlagene neue Wahlverfahren werde ich bei der Diskussion der diesbezüglichen Paragraphen noch einige Erläuterungen zu geben haben. Über die Funktionen und die Zusammensetzung des Generalrates wurde sowohl im Satzungsrevisions-Ausschuß als auch in der Exekutive ausgiebig diskutiert. Die Funktionen des Generalrates sind seit einiger Zeit sehr beschränkt, und wir haben uns sogar gefragt, ob dieses Organ nicht überhaupt aufgegeben werden sollte. Schließlich entschied sich das Exekutivkomitee jedoch für die Beibehaltung des Generalrates. Man darf nicht vergessen, daß der Generalrat das zweitgrößte Organ der ITF ist. Er bietet einer großen Zahl von Mitgliedsverbänden die Gelegenheit, in einem leitenden Gremium der ITF zum Worte zu kommen und ist daher für jene Mitgliedsverbände, die wenig Chance haben, im Vorstand durch eines ihrer eigenen Mitglieder vertreten zu sein, von großer symbolischer Bedeutung. Auch wenn der Generalrat nicht oft zusammentritt, so kann er doch unter Umständen einberufen werden, um Beschlüsse zu fassen, die für die ITF von großer Tragweite sind. Die Exekutive hat dem Kongreß zu Beginn dieser Vollsitzung eine Empfehlung betreffend die Zusammensetzung des neuen Generalrates unterbreitet. Die Zahl der Mitglieder des Generalrates soll auf 45 festgesetzt werden – verglichen mit 46 auf dem Berner Kongreß. In der Zusammensetzung der einzelnen Gruppen ist nur eine Änderung vorgesehen, indem der Italien/Malta-Gruppe nur ein Mandat zugeteilt wird, anstatt zwei wie bisher. Das gegenwärtige Exekutivkomitee – in den neuen Satzungen «Vorstand» genannt – soll vergrößert werden, um es repräsentativer zu gestalten. Die gegenwärtigen Bestimmungen betreffend

die Kooptierung von Exekutivmitgliedern sollen wegfallen, es sei denn, daß zwischen zwei Kongressen ausgeschiedene Mitglieder des Vorstandes ersetzt werden müssen. Durch diese Abschaffung der Kooptierung würden wir auch gleichzeitig das Gefühl der kooptierten Mitglieder, zweitrangige Mitglieder zu sein, ausgeschaltet haben, obwohl zu sagen ist, daß diese Mitglieder bisher die gleichen Rechte hatten wie die Vollmitglieder der Exekutive. Im Einklang mit Artikel 8, Paragraph 5, der Satzungen richtet das gegenwärtige Exekutivkomitee in bezug auf die Zusammensetzung der regionalen Wahlgruppen und die Zahl der Kandidaten, die von diesen als Mitglieder des neuen Vorstandes vorgeschlagen werden können, folgende Empfehlung an den Kongreß: Europa und Mittlerer Osten - 12 Sitze; Afrika - 2 Sitze; Asien und Australien - 2 Sitze; Lateinamerika und Karibischer Raum - 2 Sitze, und Nordamerika - 4 Sitze. Das sind insgesamt 22 Mitglieder, zu denen noch der Generalsekretär als vollberechtigtes Mitglied kommt, so daß der neue Vorstand aus 23 Mitgliedern bestehen würde. Er soll mindestens zweimal im Jahr zusammentreten. Ursprünglich hatte das Exekutivkomitee an einen zahlenmäßig noch größeren Vorstand gedacht, der dann nur einmal im Jahr zusammentreten würde. In diesem Falle hätte auch der Geschäftsführende Ausschuß vergrößert und mit entsprechenden Kompetenzen versehen werden müssen. Auf Grund der Stellungnahme verschiedener Mitgliedsverbände zu diesem Vorschlag beschloß die Exekutive jedoch am Ende, vorzuschlagen, daß sich der neue Vorstand aus 22 Mitgliedern plus dem Generalsekretär zusammensetzen sollte.

Außerdem empfiehlt das Exekutivkomitee: 1. daß kein Land, dessen zahlende Mitgliedschaft weniger als 500 000 beträgt, mehr als einen Kandidaten zur Wahl stellen darf; 2. daß kein Land, dessen zahlende Mitgliedschaft weniger als 1 000 000 beträgt, mehr als zwei Kandidaten zur Wahl stellen darf, und 3. daß kein Land, dessen zahlende Mitgliedschaft mehr als 1 000 000 beträgt, mehr als drei Kandidaten zur Wahl stellen darf. Eine Ausnahme macht Nordamerika, das von vornherein vier Sitze erhält. Das Exekutivkomitee verweist den Kongreß auf die Paragraphen 6 und 7 des Artikels 8 der Satzungen, wo es heißt, daß alle zur Wahl gestellten Kandidaten Mitglieder des Generalrates sein müssen; daß nicht mehr als die Hälfte der Mitglieder des neuen Vorstandes dem gleichen Transportzweig angehören dürfen und daß kein Verband mehr als ein Mitglied im Vorstand haben soll. In bezug auf die Beschränkung der Vertretung der verschiedenen Transportzweige ist das Exekutivkomitee der Auffassung, daß diese Beschränkung auch bei der Nominierung der Kandidaten in den verschiedenen Wahlgruppen berücksichtigt werden sollte, das heißt, daß nicht mehr als die Hälfte der von einer Wahlgruppe aufgestellten Kandidaten dem gleichen Transportzweig entspringen dürfen. Das für die Wahl der Mitglieder des Vorstandes vorgeschlagene Verfahren bietet auch den stimmenmäßig schwachen Mitgliedsverbänden der Entwicklungsländer die Möglichkeit, einen ihrer Vertreter zur Wahl zu stellen. Für die Wahl sind drei Phasen vorgesehen. Zuerst erfolgt die Wahl des Generalrates, da die Mitglieder des Vorstandes Mitglieder des Generalrates sein müssen. Sodann machen die verschiedenen Wahlgruppen Nominierungen in bezug auf die Wahl des Vorstandes. Die Zahl der Kandidaten, die von den verschiedenen Wahlgruppen vorgeschlagen werden können, wird zufolge einer Empfehlung des zurücktretenden Exekutivkomitees vom Kongreß bestimmt. Sollte die Zahl der innerhalb einer Wahlgruppe gemachten Nominierungen die Zahl der von dieser Wahlgruppe aufzustellenden Kandidaten überschreiten, findet innerhalb dieser Wahlgruppe eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen statt. Sodann werden die

endgültigen Nominierungen der verschiedenen Wahlgruppen dem Kongreß vorgelegt, der das letzte Wort hat. Dieses Wahlverfahren gewährleistet nicht nur die Vertretung der Gewerkschaften der Entwicklungsländer im neuen Vorstand; es ermöglicht es uns außerdem, eine besondere Schwierigkeit zu vermeiden, der sich der Kongreß oft gegenübergestellt befunden hat: die Schwierigkeit, die Wahl aus einer bestimmten Anzahl von Kandidaten zu treffen, die manchen Kongreßdelegierten gar nicht bekannt sind. Die Verbände der einzelnen Wahlgruppen dagegen kennen die innerhalb dieser Wahlgruppe vorgeschlagenen Kandidaten und sind somit eher in der Lage, eine wohlherwogene Wahl zu treffen.

Was den neuen Geschäftsführenden Ausschuß anbelangt, so soll dieser aus vier Mitgliedern des Vorstandes, dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dem Generalsekretär, bestehen. Es wird vorgesehen, daß dieser Ausschuß ebenfalls zweimal im Jahr zusammentreten soll. Er wird außerdem die Kompetenz haben, gewisse dem Vorstand vorbehaltene Vollmachten und Funktionen auszuüben.

Ich komme nunmehr zum Schluß meiner Ausführungen. Das heutige Exekutivkomitee ist davon überzeugt, daß die neue Zusammensetzung der leitenden Organe weitaus besser ist als deren gegenwärtige Struktur. Nicht nur die vorgeschlagenen Änderungen der Zusammensetzung der leitenden Gremien verdienen unsere Aufmerksamkeit, sondern auch die vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen restlichen Neuerungen. Ich erwähne als Beispiel den Artikel «Beistand in größeren Konflikten». Die diesbezüglichen Bestimmungen der gegenwärtigen Satzungen sind nur schwer oder überhaupt nicht zu erfüllen. Auf die Erwähnung weiterer Beispiele glaube ich verzichten zu können.

Verehrte Kollegen! Es ist durchaus möglich, daß wir bei der Prüfung der Satzungen einzelne Punkte übersehen haben. Wie ihr aus den Unterlagen ersehen könnt, haben wir frühere Vorschläge geändert und neue Bestimmungen hinzugefügt. Trotzdem ist es sehr wohl möglich, daß unsere Vorschläge selbst jetzt noch nicht in jeder Hinsicht vollkommen sind. Bekanntlich ist ja nichts auf der Welt vollkommen. Es wird die Aufgabe des Kongresses sein, da und dort noch Änderungen vorzunehmen, falls er dies für zweckmäßig erachtet. Unser Antrag ist das Resultat wohlüberlegter Bemühungen. Die von den Mitgliedsverbänden der ITF zur Satzungsrevision gemachten offiziellen und inoffiziellen Bemerkungen sind vom Exekutivkomitee sorgfältig geprüft worden. Soweit dies möglich war, wurde den Wünschen der Verbände sogar noch auf der Exekutivsitzung vom April 1962 Rechnung getragen. Über die einzelnen Anträge muß nunmehr bei der artikelweisen Beratung und Diskussion der Revisionsvorlage entschieden werden. Herr Vorsitzender, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich bitte Sie, den Vorschlägen des Exekutivkomitees zuzustimmen. Danke.

Der Präsident schlug vor, daß zunächst eine allgemeine Diskussion der vorgeschlagenen neuen Wortlautes der Satzungen erfolgen und danach die einzelnen Artikel des Antrages des Exekutivkomitees an den Kongreß (Dok. XXVII C-4) sowie der zu den verschiedenen Artikeln vorgeschlagenen Änderungen (Dokumente XXVII C-4a und XXVII C-4b) behandelt werden sollen.

R. Decoudun (Verband französischer Eisenbahnbeamter) erklärte sich mit dem vom Präsidenten vorgeschlagenen Verfahren einverstanden. Er sagte, die vom Exekutivkomitee erstellten Dokumente zeigten, wie umfassend die vorgeschlagene Revision sei. Alle anwesenden Kollegen wußten sicher aus eigener Erfahrung, welche Schwierigkeiten mit der Revision von Satzungen

verbunden sind. Es sei daher im Interesse aller Mitgliedsverbände der ITF, einen Wortlaut gutzuheißen, der einige Jahre Gültigkeit haben könne, ohne geändert werden zu müssen. Es werde daher den Kongreß auch nicht überraschen, daß seine Organisation einige Bemerkungen zu machen habe. Sie sei sich zwar bewußt, daß einige ihrer Vorschläge wenig Chance hätten, angenommen zu werden. Dennoch wolle sie diese Vorschläge dem Kongreß zur Anregung vorlegen. In Artikel 3, Paragraph 2, des neuen Wortlautes heiße es u. a.:

«Der antragstellende Verband kann gegen die Ablehnung seines Antrages beim Generalrat Berufung einlegen.»

Seine Organisation sei damit einverstanden, aber der Ansicht, daß ein Verband, dessen Ansuchen um Beitritt abgelehnt worden ist, das Recht haben sollte, seine Sache persönlich vor dem Generalrat zu verteidigen. Damit würde die antragstellende Organisation das gleiche Recht haben wie die Mitgliedsverbände, mit denen bereits über die Annahme bzw. Ablehnung des in Frage kommenden Ansuchens Rücksprache gehalten worden sei. Der Grund für diesen Vorschlag sei, daß ein Mitgliedsverband die Ablehnung eines Ansuchens empfehlen könne, weil ihm dessen Annahme auf nationaler Ebene u. U. Schwierigkeiten verursachen würde.

In Artikel 5, Paragraph 4, heiße es:

«Eine angeschlossene Organisation muß von dem Beschluß, sie zu suspendieren und von den Gründen für diesen Beschluß unverzüglich in Kenntnis gesetzt werden und hat das Recht, beim Generalrat gegen diesen Beschluß Berufung einzulegen.»

Seiner Meinung nach bedeute dies, daß der betreffende Verband das Recht habe, dem Generalrat seine Argumente persönlich vorzubringen. Falls dies stimme, sollte es genauer zum Ausdruck gebracht werden.

In Artikel 6, Paragraph 10, heiße es:

«In allen Fällen, in denen die vorliegenden Satzungen dies vorschreiben, oder wenn drei Delegationen oder der Vorstand dies vor der Abstimmung beantragen, muß eine Abstimmung nach Mitgliederzahlen erfolgen.»

Seine Organisation schlage vor, daß die Worte «oder der Vorstand» gestrichen werden sollten, da seines Erachtens der Kongreß die höchste Instanz der ITF sei und der Generalrat und das Exekutivkomitee bzw. der Vorstand nur in der Zeit vom Ende eines Kongresses bis zum Beginn des nächsten im Amt seien. In bezug auf den Paragraphen 14 des gleichen Artikels habe seine Organisation eine ähnliche Bemerkung zu machen. Der betreffende Paragraph laute wie folgt:

«Das für einen Kongreß geltende Arbeits- und Geschäftsverfahren wird von diesen Satzungen und von der Kongreßgeschäftsordnung bestimmt, die vom Kongreß zufolge einer Empfehlung des Geschäftsführenden Ausschusses angenommen wird. Der Geschäftsführende Ausschub handelt für den Kongreß als Geschäftsordnungsausschub.»

Seines Erachtens sollte der Kongreß vor Beginn seiner Arbeit außer dem Mandatprüfungsausschub und dem Entschließungsausschub auch einen Geschäftsordnungsausschub wählen, andernfalls bestehe die Gefahr – so unwahrscheinlich ein solcher Fall auch sein möge –, daß im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Kongreß und dem zurücktretenden

Geschäftsführenden Ausschuß der letztere in seiner Eigenschaft als Geschäftsführungsausschuß sich dem Willen des Kongresses widersetzen könne.

In Artikel 6, Paragraph 17, heiße es:

«Abänderungsanträge zu Anträgen, die bereits auf der Tagesordnung eines ordentlichen Kongresses stehen, müssen dem Sekretariat mindestens einen Monat vor dessen Beginn vorgelegt werden.»

In den Bemerkungen des Exekutivkomitees zu diesem Paragraphen sei erwähnt, daß Abänderungsanträge natürlich auch noch während des Kongresses gestellt werden könnten, es jedoch vorteilhafter sei, falls möglich vom Inhalt dieser Abänderungsanträge vorher Kenntnis zu haben. Der Sprecher sagte, er könne verstehen, daß dem Sekretariat die Erfüllung seiner Aufgabe, die verschiedenen Mitgliedsverbände so frühzeitig wie möglich zu verständigen, nach Möglichkeit erleichtert werden sollte. Dennoch solle der in Frage kommende Paragraph klarmachen, daß auch auf dem Kongreß noch Abänderungsanträge gestellt werden können. Sein Verband schlage daher die Einfügung des Wortes «normalerweise» vor dem Wort «mindestens» vor. In Artikel 7, Paragraph 3, heiße es:

«Der Generalrat besteht aus den an jedem ordentlichen Kongreß gewählten Mitgliedern und Ersatzmitgliedern sowie dem Generalsekretär.»

In seinem Lande, Frankreich, mache man einen strikten Unterschied zwischen dem Sekretariat einer Organisation einerseits und deren leitenden Gremien andererseits. Aus diesem Grunde sei seine Organisation der Ansicht, daß der Generalsekretär weder dem Generalrat noch dem Vorstand oder dem Geschäftsführenden Ausschuß angehören sollte, obwohl er selbstverständlich an Sitzungen dieser Gremien teilnehmen könne.

Paragraph 6 des gleichen Artikels laute wie folgt:

«Der Kongreß bestimmt auf Grund einer Empfehlung des Vorstandes die Zusammensetzungen der nationalen oder regionalen Wahlgruppen sowie die Zahl der Kandidaten, die von einer jeden Wahlgruppe zur Wahl gestellt werden können.»

Sein Verband schlage vor, vor dem Wort «Vorstandes» das Wort «zurücktretenden» einzufügen.

Sodann erklärte der Redner, daß es in der Ansicht seines Verbandes nicht notwendig sei – wie in Artikel 9, Paragraph 4, vorgesehen –, im Geschäftsführenden Ausschuß geheime Abstimmungen durchzuführen.

Artikel 11, Paragraph 2, laute:

«Die Föderation hat mindestens einen stellvertretenden Generalsekretär, der vom Vorstand ernannt wird.»

Der Redner schlug vor, daß das Sekretariat einen Generalsekretär und einen oder mehrere stellvertretende Generalsekretäre haben sollte und daß diese stellvertretenden Generalsekretäre ebenfalls vom Kongreß gewählt werden sollten.

Der Redner teilte weiterhin mit, daß seine Organisation dem Antrag der belgischen Kollegen auf Festlegung einer Altersgrenze für den Generalsekretär (Dok. XXVII, C-4b, Antrag III) voll und ganz zustimme. In seinem Lande fänden gegenwärtig wichtige Unterredungen mit dem Verkehrsminister statt,

der kürzlich eine Erhöhung des Rücktrittsalters der Eisenbahner empfohlen habe. Das Rücktrittsalter der französischen Eisenbahner sei, verglichen mit anderen Berufsgruppen, sehr vorteilhaft; nämlich im Alter von 50 Jahren für das fahrende Personal und im Alter von 55 Jahren für die übrigen Eisenbahnerkategorien. Sein Verband werde seine auf nationaler Ebene gegen die Erhöhung des Rücktrittsalters vorgebrachten Argumente schwerlich unterstützen können, wenn er auf einem internationalen Kongreß eine verschiedenartige Ansicht vertrete. Schließlich schlug Kollege Decoudun vor, daß auf Sektionskonferenzen zunächst der Sektionsausschuß gewählt werden sollte und dann – aus der Reihe der Sektionsausschußmitglieder – der Sektionsvorsitzende.

F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband TGWU) hoffte, daß die Bemerkung des Vizepräsidenten, daß die Vorschläge zur Revision der ITF-Satzungen in ihrer Gesamtheit angenommen oder abgelehnt werden müßten, nicht wörtlich gemeint gewesen sei. Er selbst wolle nur einige geringfügige Änderungen zum vorliegenden Wortlaut vorschlagen. Wir seien uns wohl im allgemeinen darüber einig, daß die gegenwärtigen Satzungen in gewisser Hinsicht «veraltet» seien, und der Berner Kongreß habe gezeigt, daß eine Revision gewisser Teile der Satzungen erforderlich ist. Dennoch seien einige der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Änderungen sehr weitgehend und einige von ihnen grenzten an Demagogie – auch wenn dies nicht die Absicht gewesen sei.

In Artikel 8, Paragraph 1, des vorgeschlagenen Wortlautes sei die Bestimmung weggefallen, daß dem Exekutivkomitee bzw. dem Vorstand die Kontrolle des Sekretariats obliege. Er wisse, daß es nicht die Absicht des Generalsekretärs sei, außerhalb der Exekutive eine freie Hand zu haben. Dennoch sollte die von ihm erwähnte Bestimmung beibehalten werden. Weiterhin sei die Länge der zwischen Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses und des Vorstandes liegenden Zeitspanne nicht genau genug umschrieben. Es heiße lediglich, daß der Geschäftsführende Ausschuß «mindestens zweimal im Jahr» zusammentreten soll. Auch der Vorstand trete zweimal im Jahr zusammen, und es könnte unter Umständen geschehen, daß die Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses und des Vorstandes zur gleichen Zeit stattfänden. In diesem Falle könne jedoch die von ihm erwähnte Zeitspanne gegebenenfalls zehn Monate betragen. Im Hinblick darauf, daß der bisherige Geschäftsführende Ausschuß regelmäßig alle zwei Monate getagt und auf allen seinen Sitzungen viel zu tun gehabt habe, erscheine ihm diese Zeitspanne zu lang. Die Satzungen sollten daher die zwischen Sitzungen der beiden Gremien liegenden Zeitspannen festlegen und außerdem vorschreiben, daß der Geschäftsführende Ausschuß mindestens einmal in der Zeitspanne zwischen zwei Vorstandssitzungen zusammentreten soll.

In Artikel 9, Paragraph 8, des vorgeschlagenen Wortlautes heiße es, daß der Generalsekretär das im Hauptbüro erforderliche Personal einstellt. Die in den alten Satzungen enthaltene Bestimmung, daß er dies «nach Rücksprache mit dem Geschäftsführenden Ausschuß und mit dessen Genehmigung» tue, sei weggefallen. Der Generalsekretär habe also gemäß dem neuen vorgeschlagenen Wortlaut weitaus größere Vollmachten, als der Generalsekretär einer nationalen Gewerkschaft für sich in Anspruch nehmen könne. Der alte Wortlaut sollte daher beibehalten werden, um klarzustellen, daß die wirkliche Macht bei den verschiedenen Mitgliedsverbänden der ITF liegt, deren Vertreter Mitglieder des ITF-Vorstandes sind.

N. H. Akesson (Schwedischer Deckoffiziersverband) schlug vor, daß in Paragraph (a) des Artikels 1 vor den Worten «der Arbeiter» die Worte «inter-

nationalen Aktionen» eingefügt werden sollten, und daß im gleichen Paragraphen die Worte «internationalen Solidarität der Arbeiterklasse» durch die Worte «internationalen Solidarität der Gewerkschaften» ersetzt werden sollten.

R. Santoso (Indonesischer Eisenbahnerverband) erklärte sich mit der Verlängerung der zwischen Kongressen liegenden Zeitspanne auf drei Jahre einverstanden und betonte, daß die Vorstandsmitglieder für Asien aktive asiatische Gewerkschafter sein sollten.

J. Akumu (Verband afrikanischer Eisenbahner Kenias) empfahl, daß nicht auf jedem Kongreß eine neue Generalsekretärwahl erfolgen sollte.

Der Präsident stellte fest, daß keine weiteren Wortmeldungen vorlagen und erklärte, daß die Diskussion über die einzelnen Artikel des vorgeschlagenen neuen Wortlautes am Morgen des folgenden Tages fortgesetzt werden sollte. *Der Kongreß wurde sodann vertagt.*

Mittwoch, 1. August 1962

Vormittagssitzung

Die Diskussion über den vorgeschlagenen neuen Wortlaut der Satzungen wurde fortgesetzt.

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

Der Kongreß befaßte sich sodann Punkt für Punkt mit den Vorschlägen des Exekutivkomitees.

Präambel

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte, daß in der Präambel nur unbedeutende stilistische Änderungen vorgenommen worden seien. *Die Präambel wurde daraufhin angenommen.*

Artikel 1 – Ziele

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) verwies den Kongreß auf die von Kollege Akesson vom Schwedischen Schiffsoffiziersverband zu Paragraph (a) dieses Artikels vorgeschlagene Änderung.

Der Kongreß beschloß, den Paragraphen (a) des Artikels 1 auf folgenden Wortlaut abzuändern:

«Die Verwirklichung der internationalen Solidarität der Gewerkschaften und die Unterstützung nationaler und internationaler Aktionen der

Arbeiter im Kampfe gegen die wirtschaftliche Ausbeutung und politische Unterdrückung.»

Der Artikel 1 wurde daraufhin angenommen.

Artikel 2 – Methoden

Dieser Artikel wurde in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 3 – Mitgliedschaft

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) verwies auf die von Kollege R. Decoudun zu Paragraph 2 dieses Artikels vorgeschlagene Änderung.

R. Decoudun (Verband französischer Eisenbahnbeamter) erklärte, sein Verband sei der Ansicht, daß ein um Beitritt zur ITF ansuchender Verband, dessen Ansuchen von der Exekutive abgelehnt worden sei, das Recht haben sollte, dem Generalrat die Gründe für die Einreichung seines Beitrittsgesuchs darzulegen. Abschließend sagte Kollege Decoudun, er bestehe nicht auf einer formellen Abstimmung über seinen Abänderungsantrag.

Der Artikel 3 wurde sodann in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 4 – Verpflichtungen der angeschlossenen Organisationen

Dieser Artikel wurde in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 5 – Austritt, Erlöschen der Mitgliedschaft, Suspendierung und Ausschluß

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte, daß der Vorstand gemäß den neuen Satzungen das Recht haben werde, die Suspendierung angeschlossener Verbände aufzuheben und verwies auf den von Kollege Decoudun zu diesem Artikel gestellten Abänderungsantrag.

R. Decoudun brachte seinen Abänderungsantrag nicht zur Abstimmung.

Der Artikel 5 wurde daraufhin in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) verwies den Kongreß zunächst darauf, daß gemäß Paragraph 2 dieses Artikels Kongresse künftig nur alle drei Jahre stattfinden würden, anstatt wie bisher alle zwei Jahre. Außerdem sei das Wahlverfahren so geändert worden, daß es nicht länger möglich sein werde, über Anträge zur Änderung der Satzungen mit Handaufheben und bei einfacher Stimmenmehrheit abzustimmen. Weiterhin seien gewisse Verfahren, welche bis jetzt schon inoffiziell angewendet worden seien, offiziell festgelegt worden. Der neue Text fordere z. B., daß die Einberufung eines außerordentlichen Kongresses nur auf Grund eines schriftlichen Antrages der angeschlossenen Organisation von mindestens fünf Ländern erfolgen soll und daß diese Organisationen zusammen mindestens ein Drittel der zahlenden Mitgliedschaft der Föderation vertreten müssen. Der gegenwärtige Text sehe drei Länder und ein Viertel der zahlenden Mitgliedschaft vor. In Paragraph 6 werde festgestellt, daß die erwähnte Bestimmung des Begriffes «zahlende Mitgliedschaft» bei der Auslegung der Satzungen allgemein gel-

tend sein soll. Der Paragraph 7 sehe vor, daß angeschlossene Organisationen, welche die Delegation eines anderen Verbandes beauftragen, ihre Interessen am Kongreß zu vertreten, das Sekretariat davon schriftlich in Kenntnis setzen müssen.

Sodann verwies der Berichterstatter auf den von Kollege Decoudun zu Paragraph 10 gemachten Vorschlag, daß die Worte «oder der Vorstand» gestrichen werden sollten. Weiterhin habe Kollege Decoudun beantragt, daß in Paragraph 14 der letzte Satz – «Der Geschäftsführende Ausschuß handelt als Geschäftsordnungsausschuß für den Kongreß» – gestrichen werden und der Geschäftsordnungsausschuß anstatt zu Beginn eines jeden Kongresses gewählt werden sollte. In der in Paragraph 15 angeführten Tagesordnung für ordentliche Kongresse seien die im alten Wortlaut enthaltenen Punkte «Mitgliedsbeiträge» und «Sitz des Sekretariats» weggelassen worden. Der Punkt «Mitgliedsbeiträge» könne natürlich wenn immer notwendig auf die Tagesordnung gesetzt werden, brauche jedoch nicht auf jedem Kongreß zur Diskussion stehen. In Paragraph 17 sei vorgesehen, daß Abänderungsanträge zu Anträgen, die bereits auf der Tagesordnung eines ordentlichen Kongresses stehen, dem Sekretariat mindestens einen Monat vor dessen Beginn vorgelegt werden müssen. Hier habe Kollege Decoudun vorgeschlagen, vor dem Wort «mindestens» das Wort «normalerweise» einzufügen.

K. Suzuki (Japanischer Eisenbahnerverband) schlug vor, daß zunächst der Artikel 20 des vom Exekutivkomitees vorgeschlagenen neuen Wortlautes angenommen werden sollte. Damit würde es notwendig werden, über weitere Anträge zur Änderung der Satzungen nach Mitgliedszahlen abzustimmen, wobei für die Annahme eines Antrages zwei Drittel aller abgegebenen Stimmen notwendig wären.

R. Oca (Philippinischer Transportarbeiterverband) erklärte, die Satzungen könnten nur mit einer Mehrheit von zwei Dritteln aller Stimmen abgeändert werden.

Der Präsident verwies auf die Tatsache, daß es gemäß Artikel VI, Paragraph 8, der gegenwärtigen Satzungen möglich sei, über Anträge zur Änderung der Satzung mit Handaufheben abzustimmen.

W. J. Smith (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) erklärte, daß über den Abänderungsantrag des Kollegen Akesson bereits durch Handaufheben abgestimmt worden sei.

Der Generalsekretär erklärte, daß sich der Kongreß hier mit einem umfassenden Antrag des Exekutivkomitees zur Änderung der Satzungen befasse. Nachdem alle Einzelheiten des Antrages behandelt worden seien, stehe es dem Kongreß frei, eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen und der damit verbundenen Mehrheit von zwei Dritteln aller Stimmen zu beantragen. Über die einzelnen Punkte sollte jedoch inzwischen durch Handaufheben abgestimmt werden, wobei die Annahme von einer einfachen Stimmenmehrheit abhängig sei.

K. Suzuki (Japanischer Eisenbahnerverband) berichtete seinen Antrag. Er erklärte, der Kongreß solle zunächst den Artikel 20 des vorgeschlagenen Wortlautes annehmen. Daraufhin würde für die Annahme aller weiteren Abänderungsanträge eine Mehrheit von zwei Dritteln aller Stimmen erforderlich sein.

J. Curran (National Maritime Union of America) betrachtete den Antrag des Kollegen Suzuki als voreilig. Der Kongreß müsse den vorgeschlagenen Wortlaut der Satzungen Artikel für Artikel der Reihe nach behandeln. Irgendwelche Abstimmungen müßten sich ebenfalls nach den Vorschriften der gegenwärtigen Satzungen richten, also durch Handaufheben und mit ein-

fachem Mehrheitsbeschluß. Eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen sei nur erforderlich, wenn diese von mindestens drei Organisationen beantragt würde. In diesem Falle wäre die Annahme des betreffenden Antrages von einer Mehrheit von zwei Dritteln aller abgegebenen Stimmen abhängig.

Ph. Seibert (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) erklärte, daß gemäß den gegenwärtig geltenden Satzungen die Annahme von Anträgen zur Änderung der Satzungen bereits von einer Mehrheit von zwei Dritteln aller abgegebenen Stimmen abhängig sei. Da diese Satzungen noch immer in Kraft seien, sei der Vorschlag des Kollegen Suzuki überflüssig.

Der Generalsekretär widersprach dem letzten Redner und erklärte das in Artikel VI der gegenwärtigen Satzungen festgelegte Abstimmungsverfahren. Kollege Curran habe recht; es sei durchaus möglich, die Satzungen mit einfacher Stimmenmehrheit abzuändern.

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) war der Ansicht, daß es nicht möglich sei, dem Vorschlag des Kollegen Suzuki zuzustimmen. Über den Antrag des Exekutivkomitees zur Änderung der Satzungen müsse gemäß den gegenwärtigen Satzungen – die noch immer in Kraft seien – abgestimmt werden.

K. Suzuki zog daraufhin seinen Antrag zurück.

A. Kitson (Scottish Horse and Motormen's Association) schlug vor, daß in Paragraph 8 des Artikels 6 die Worte «vorausgesetzt, daß diese Berater Mitglieder einer angeschlossenen Organisation sind» hinzugefügt werden sollten.

Der Berichterstatter nahm diesen Vorschlag im Namen des Exekutivkomitees an.

R. Decoudun (Verband französischer Eisenbahnbeamter) erklärte, er wolle die von ihm zu den Paragraphen 10 und 14 vorgeschlagenen Änderungen nicht zur Abstimmung bringen. Seinen zu Paragraph 17 gemachten Vorschlag betrachte er jedoch als sehr wichtig. Die Annahme seines Vorschlages würde die Satzungen in Übereinstimmung mit der vom Exekutivkomitee selbst gemachten Bemerkung bringen, daß Anträge noch immer auf dem Kongreß gestellt werden können. So wie der vorgeschlagene Text jetzt laute, wäre es nicht möglich, Anträge auf dem Kongreß zu stellen, ohne daß das Sekretariat mindestens einen Monat vor Kongreßbeginn von deren Inhalt in Kenntnis gesetzt worden sei.

H. Düby erklärte, das Exekutivkomitee sei bereit, anstatt des von Kollege Decoudun vorgeschlagenen Wortes «normalerweise» die Worte «wenn möglich» einzufügen. Dieser Kompromißvorschlag würde es den Mitgliedsverbänden ermöglichen, Abänderungsanträge auch später als einen Monat vor Kongreßbeginn einzureichen.

Der Artikel 6 wurde daraufhin mit den zu den Paragraphen 8 und 17 vorgeschlagenen Änderungen angenommen.

Artikel 7 – Generalrat

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte, daß fast alle die Mitgliedschaft zum Generalrat betreffenden Bestimmungen der gegenwärtigen Satzungen geändert worden seien, weil diese sich nicht mit den gegenwärtigen Verhältnissen vereinbaren. Diese alten Bestimmungen stützten sich auf das Prinzip der zahlenden Mitgliedschaft und würden es daher der Mehrzahl der Delegierten aus den Entwicklungsländern nicht ermöglichen, Mitglieder des Generalrates zu werden. Auf dem Berner Kongreß habe die Hälfte der

Sitze des gegenwärtigen Generalrates nur besetzt werden können, weil besonders beschlossen worden sei, gewisse Bestimmungen der gegenwärtigen Satzungen zu umgehen. Das im neuen Text vorgeschlagene Wahlverfahren sei wesentlich einfacher und elastischer. Da Sitzungen des Generalrates fast immer am Ende eines Kongresses stattfänden und die Föderation normalerweise nicht die Reise- und Aufenthaltskosten der Kongreßteilnehmer zahle, sei im neuen Text klargestellt worden, daß die Reise- und Aufenthaltskosten der Teilnehmer an Sitzungen des Generalrates ebenfalls normalerweise nicht von der Föderation getragen werden. In Beantwortung einer Frage des Kollegen Santoso betreffend die Zusammensetzung des Generalrates verwies er diesen auf das am Vortage verteilte Dokument XXVII C-13, in dem alle erforderlichen Einzelheiten klar und eindeutig angeführt seien. Zu dem von Kollege Decoudun zu Paragraph 3 des zur Diskussion stehenden Artikels gemachten Vorschlag, daß der Generalsekretär nicht ein Vollmitglied des Generalrates sein sollte, erklärte der Redner, daß er diesem Antrag nicht zustimmen könne. Weiterhin habe Kollege Decoudun vorgeschlagen, daß im Paragraphen 6 vor dem Wort «Vorstandes» das Wort «zurücktretenden» eingefügt werden sollte. Mit diesem Vorschlag sei er einverstanden.

Der Berichterstatter verwies den Kongreß sodann auf den von der Abteilung Eisenbahn des Belgischen Verbandes der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst gestellten Antrag, am Ende des Paragraphen 3 den folgenden Satz hinzuzufügen:

«Ordentliche Mitglieder und Ersatzmitglieder des Generalrates sollen die bei den Organisationen ihres eigenen Landes geltende Rücktrittsaltersgrenze nicht überschritten haben.»

R. Decoudun (Verband französischer Eisenbahnbeamter) erklärte, daß er seinen zu Artikel 7, Paragraph 3, gemachten Vorschlag nicht zur Abstimmung bringen wolle.

A. Tonneaux (Abteilung Eisenbahn des Belgischen Verbandes der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst) begründete den Antrag seiner Organisation, daß nach Paragraph 3 des vorgeschlagenen Wortlautes folgender Paragraph eingefügt werden sollte:

«Ordentliche Mitglieder und Ersatzmitglieder des Generalrates sollen die bei den Organisationen ihres eigenen Landes geltende Rücktrittsaltersgrenze nicht überschritten haben.»

Sein Verband habe diesen Antrag dem Sekretariat rechtzeitig zugestellt, und die verschiedenen Mitgliedsverbände seien von dem Antrag bereits vor einiger Zeit in Kenntnis gesetzt worden. Er glaube daher, sich kurz fassen zu können. Die Absicht des Antrages sei es, die leitenden Gremien der Föderation so effektiv und repräsentativ wie möglich zu gestalten, indem sichergestellt wird, daß die Mitglieder dieser Gremien aktive Gewerkschafter sind. Natürlich werde es auch weiterhin möglich sein, uns die Erfahrungen pensionierter Gewerkschafter zunutze zu machen. Solche pensionierte Gewerkschafter sollten jedoch nicht länger Mitglied der leitenden Gremien internationaler Organisationen sein können. Er wisse, daß die Mitglieder solcher Gremien erfahrene und verantwortungsbewußte Menschen sein müßten, aber unter den aktiv tätigen Gewerkschaftern bestehe kein Mangel an solchen erfahrenen und verantwortungsbewußten Kollegen. Der Redner betonte besonders, daß die Annahme dieses Antrages den verschiedenen Mitgliedsverbänden keinesfalls die Anerkennung einer bestimmten

Altersgrenze in ihren eigenen Ländern aufzwingen. Der Antrag besage lediglich, daß Mitglieder des Generalrates, die das bei ihren eigenen Verbänden geltende Rücktrittsalter erreicht haben, ihre Sitze im Generalrat aufgeben und gemäß dem in den Satzungen für solche Fälle vorgeschriebenen Verfahren durch Kollegen ersetzt werden sollten, die noch aktiv tätige Gewerkschafter sind. Weiterhin hob Kollege Tonneaux hervor, daß es sich bei diesem Antrag um die Erfüllung eines Grundsatzes – und nicht um Persönlichkeiten – handle. Seine eigene Organisation sei nicht im Generalrat vertreten und daher an dieser Frage nicht unmittelbar interessiert. Abschließend beantragte er eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen.

Z. Barash (Israelischer Seeleuteverband) sprach sich gegen den Antrag des belgischen Mitgliedsverbandes aus. Er sagte, die Kongreßdelegierten seien ihren eigenen Organisationen gegenüber verantwortlich. Die ITF solle nicht bestimmen können, wer als Delegierter zu einem Kongreß entsandt werden kann. Die von den verschiedenen Verbänden entsandten Delegierten müßten zu Mitgliedern der leitenden Gremien gewählt werden können.

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte, das Exekutivkomitee habe zu dem Antrag des belgischen Verbandes nicht Stellung genommen. Er selbst wolle jedoch darauf hinweisen, daß die Annahme des belgischen Antrages zu Diskriminierungen in bezug auf die Zusammensetzung des Generalrates führen würde, da bei den verschiedenen Organisationen verschiedene Altersgrenzen gälten.

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

Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, in Paragraph 6 vor dem Wort «Vorstandes» das Wort «zurücktretenden» einzufügen, wurde vom Berichterstatter im Namen des Exekutivkomitees angenommen.

Der Artikel 7 wurde daraufhin mit der zu Paragraph 6 vorgeschlagenen Änderung angenommen.

Artikel 8 – Der Vorstand

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) sagte, der Wortlaut dieses Artikels sei vollkommen neu verfaßt worden. Das Exekutivkomitee schlage vor, daß der Vorstand aus 22 Mitgliedern und dem Generalsekretär bestehen sollte und die 22 Sitze wie folgt verteilt werden sollten: 12 für Europa, 4 für Nordamerika, 2 für Afrika, 2 für Asien und 2 für Lateinamerika und den Karibischen Raum.

Außerdem stelle das Exekutivkomitee die folgenden Abänderungsanträge (siehe Dok. XXVII C-4a) zu seinen eigenen Vorschlägen: a) daß in Paragraph 2 die Ziffer «26» durch die Ziffer «22» ersetzt werden sollte und b) daß in Paragraph 9 das Wort «einmal» durch das Wort «zweimal» ersetzt werden sollte. Im Zusammenhang mit Paragraph 1 habe Kollege Cousins auf Einfügung der Worte «und die Kontrolle des Sekretariats» gedrungen. Das Exekutivkomitee nehme diesen Vorschlag an. Kollege Santoso habe um weitere Einzelheiten betreffend die asiatischen Mitglieder des Vorstandes gebeten. Er könne dem Kollegen Santoso lediglich mitteilen, daß Asien auf zwei Sitze im Vorstand Anspruch habe.

In bezug auf Paragraph 2 habe Kollege Decoudun vorgeschlagen, daß der Generalsekretär nicht Vollmitglied des Vorstandes sein sollte. Der Berichterstatter erklärte, er nehme an, daß dieser Antrag nicht zur Abstimmung gebracht werden würde, da er dem von Kollege Decoudun in bezug auf die

Mitgliedschaft im Generalrat gemachten Vorschlag gleiche. Die Abteilung Eisenbahn des Belgischen Verbandes der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst habe in bezug auf den Vorstand die Einfügung der gleichen Rücktrittsaltersklausel beantragt, über die im Falle des Generalrates bereits abgestimmt worden sei.

In bezug auf Paragraph 9 habe Kollege Cousins die Hinzufügung des Satzes «Die Zeitspanne zwischen Sitzungen des Vorstandes soll nicht länger als sechs Monate sein» beantragt. Der Berichterstatter erklärte, daß er diesen Antrag im Namen des Exekutivkomitees annehme.

Der Kongreß beschloß, in Paragraph 1 die Worte «und die Kontrolle des Sekretariats» einzufügen und nahm die vom Exekutivkomitee zu seinem eigenen Antrag gestellten Abänderungsanträge an.

Kollege Decoudun erklärte, daß er seinen zu Paragraph 2 gestellten Antrag nicht zur Abstimmung bringen wolle.

A. Tonneaux (Abteilung Eisenbahn des Belgischen Verbandes der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst) erklärte, seine Organisation wolle ihren Antrag, daß am Ende des Paragraphen 2 vorgeschrieben werden sollte, daß die Mitglieder des Vorstandes nicht die bei den Organisationen ihres eigenen Landes geltende Rücktrittsaltersgrenze überschritten haben sollen, nicht zur Abstimmung bringen.

Der Kongreß beschloß sodann, den Vorschlag des Kollegen Cousins, daß in Paragraph 9 der Satz «Die Zeitspanne zwischen Sitzungen des Vorstandes soll nicht länger als sechs Monate sein» hinzugefügt werden sollte, anzunehmen.

Der Artikel 8 wurde daraufhin vom Kongreß angenommen.

Der Kongreß wurde bis 14.00 Uhr nachmittags vertagt.

Mittwoch, 1. August 1962

Nachmittagssitzung

Die Diskussion über die vom Exekutivkomitee vorgeschlagene Änderung der Satzung wurde fortgesetzt.

Artikel 9 Der Geschäftsführende Ausschuß

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) verwies auf die vom Exekutivkomitee zu dem von ihm vorgeschlagenen Wortlaut gestellten Abänderungsanträge (siehe Dok. XXVII C-4a), und zwar: a) in Para. 1 die Ziffer «6» durch das Wort «vier» zu ersetzen; b) den Para. 2 auf folgenden Wortlaut abzuändern: «Der Vorstand kann gewisse seiner Vollmachten dem Geschäftsführenden Ausschuß übertragen, falls sich dies als notwendig erweisen sollte» und c) in Para. 3 das Wort «dreimal» durch das Wort «zweimal» zu ersetzen.

Der Vorschlag des Kollegen Cousins, in Para. 3 die Worte «Der Geschäftsführende Ausschuß soll mindestens einmal zwischen zwei Sitzungen des Vorstandes zusammentreten» einzufügen, wurde vom Berichterstatter im Namen des Exekutivkomitees angenommen.

Der Vorschlag des Kollegen Decoudun, in Para. 4 die Worte «oder geheim» zu streichen, wurde ebenfalls angenommen.

Der Artikel 9 wurde daraufhin in der gemäß den obigen Anträgen abgeänderten Form angenommen.

Artikel 10 Präsident und Vizepräsident

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) verwies auf die in Para. 3 enthaltene Bestimmung, daß künftig auch der Vizepräsident berechtigt sein werde, an allen von der Föderation einberufenen Tagungen teilzunehmen. Der Artikel wurde sodann angenommen.

Artikel 11 Das Sekretariat

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte den Sinn der in Para. 6 enthaltenen Worte «wenn immer möglich». Dies heiße, daß die Stellvertretenden Generalsekretäre an Kongressen, Sitzungen des Generalrates und Vorstandes teilnehmen könnten, falls keine anderweitigen Verpflichtungen oder Umstände ihre Teilnahme verhinderten. Der Para. 9 trete an die Stelle des Artikels XIV der alten Satzungen und schreibe vor, daß der Generalsekretär mit dem Vorstand über die Ernennung von Personal für Büros der Föderation, außer für deren Hauptbüro, Rücksprache halten müsse. In Para. 10 werde der Vorstand bevollmächtigt, nicht nur den Generalsekretär, sondern auch die Stellvertretenden Generalsekretäre sowie die Sektions- und Abteilungssekretäre zu suspendieren. Außerdem lägen einige Abänderungsanträge zum vorgeschlagenen Wortlaut vor, und zwar: zu Para. 1 schlage das Exekutivkomitee vor, das Wort «auf» durch das Wort «von» zu ersetzen. Kollege Decoudun habe beantragt, den Paragraphen 2 in dem Sinne zu ändern, daß die Stellvertretenden Generalsekretäre der Föderation vom Kongreß gewählt werden würden, anstatt vom Vorstand ernannt zu werden. Ein gleicher Vorschlag sei auf dem Berner Kongreß vom Jahre 1960 ausführlich diskutiert worden. Damals sei beschlossen worden, die Ernennung der Stellvertretenden Generalsekretäre dem Vorstand zu überlassen. Zu Para. 8 habe Kollege Cousins vorgeschlagen, diesen Paragraphen mit Para. 7 des Artikels XI der alten Satzungen zu ersetzen. Das Exekutivkomitee sei bereit, diesem Vorschlag zuzustimmen, vorausgesetzt, daß die in diesem Artikel erwähnte Rücksprache mit dem Vorstand erfolge und nicht mit dem Geschäftsführenden Ausschuß. Sodann verwies der Berichterstatter auf den zu diesem Artikel von der Abteilung Eisenbahn der Belgischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Öffentlichen Dienst gestellten Antrag (siehe Dok. XXVII, C-4b), daß der Generalsekretär, die Stellvertretenden Generalsekretäre und die Sektions- und Abteilungssekretäre ihr Amt bei Erreichung des 65. Lebensjahres aufgeben sollten.

Der Kongreß erklärte sich mit der Ersetzung des Wortes «auf» durch das Wort «von» in Para. 1 einverstanden.

Kollege Decoudun brachte seinen zu Para. 2 gestellten Antrag nicht zur Abstimmung.

A. Tonneaux (Abteilung Eisenbahn der Belgischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer im Öffentlichen Dienst) erklärte die Gründe für den von seiner Organisation zu Para. 3 gestellten Antrag. Er sagte, seine Organisation sei sich der Bedeutung der Arbeit des Generalsekretärs, der Stellvertretenden Generalsekretäre und der Sektions- und Abteilungssekretäre voll bewußt.

Eben weil die Arbeit dieser Kollegen so wichtig sei, sei es oft sehr schwierig, geeignete Nachfolger für sie zu finden. Dies gälte nicht nur für die ITF, sondern auch für nationale Gewerkschaften. Trotz dieser Schwierigkeit glaube er nicht, daß es unmöglich sei, in der Reihe der Kollegen, die weniger als 65 Jahre alt seien, einen geeigneten Kandidaten für das Amt des Generalsekretärs zu finden. Er wolle jedoch kurz erklären, warum seine Organisation 65 Jahre als eine Altersgrenze vorgeschlagen habe. Er sei sich der Tatsache, daß in den einzelnen Ländern verschiedenartige Altersgrenzen bestehen, voll bewußt. Auch wisse er, daß Gewerkschaftsfunktionäre in einigen Ländern ihre Ämter nach Erreichen des 65. Lebensjahres weiter innehalten können. Dies sei jedoch – international gesehen – eher eine Ausnahme als die Regel, und die ITF sollte sich als eine internationale Organisation nicht nach Ausnahmen richten. Ein weiterer wichtiger Grund dafür, warum seine Organisation diesen Antrag gestellt habe, sei der, daß gewisse reaktionäre Arbeitgeberkreise gegenwärtig versuchten, das Rücktrittsalter gewisser Arbeiterkategorien zu erhöhen. Seine Organisation finde sich selbst diesem Problem gegenübergestellt und habe die Interessen ihrer Mitglieder in einem bitteren Kampf mit den Arbeitgebern verteidigen müssen. Aus diesem Grunde wolle seine Organisation nicht, daß in der ITF eine Regelung getroffen werde, die in seinem eigenen Lande gegen seine Organisation ausgespielt werden könnte. Ein weiteres Argument in Unterstützung des Antrages seiner Organisation sei, daß ordentliche Kongresse der ITF künftig nur alle drei Jahre stattfinden würden. Im Hinblick auf die Wichtigkeit dieses Antrages beantrage er eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen.

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte, daß weder der Ausschuß für Satzungsrevision noch das Exekutivkomitee bis jetzt eine Gelegenheit gehabt hätten, zu dem Antrag der belgischen Eisenbahner Stellung zu nehmen. Erst heute habe das Exekutivkomitee mit einer Stimmenmehrheit beschlossen, die Ablehnung dieses Antrages zu empfehlen. Das letzte Wort liege jedoch beim Kongreß.

C. W. van Driel (Niederländischer Seeleute- und Hochseefischerverband) erklärte, seine Organisation sei gegen diesen Antrag und könne sich auch nicht mit den Argumenten einverstanden erklären, die in dessen Unterstützung vorgebracht worden seien. Die Arbeit eines Gewerkschaftsfunktionärs könne nicht mit der eines gewöhnlichen Lohnempfängers verglichen werden. Ein Arbeiter biete seine Arbeit für Zahlung eines Lohnes an. Ein Gewerkschaftsfunktionär sei in erster Linie darauf bedacht, die Löhne und Arbeitsbedingungen der Arbeiter zu verbessern. Er gebe zu, daß die Funktionäre der Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer heute ein ihrer Verantwortung angemessenes Gehalt bezögen. Dies gälte jedoch nicht für die Funktionäre der Gewerkschaften der Entwicklungsländer und der spanischen Untergrund-Gewerkschaften. In den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang seien Gefängnis und Folterung oft das Los demokratisch denkender Gewerkschafter. Abgesehen davon bestehe ein großer Mangel an erfahrenen und fähigen Gewerkschaftsfunktionären, so daß man sie nicht ohne weiteres «ausrangieren» sollte, sobald sie ein gewisses Alter erreichten. Zu dem letzten Argument des Kollegen Tonneaux wolle er nur sagen, daß die Arbeitgeber, wenn sie dazu entschlossen seien, das Rücktrittsalter erhöhen würden, falls sich die Gewerkschaftsbewegung nicht dagegen wehre. Der Beschluß, auf einem ITF-Kongreß eine gewisse Altersgrenze für ITF-Funktionäre festzulegen, werde die belgischen Arbeitnehmer auf jeden Fall nicht zu einer Änderung ihrer Pläne bewegen. Die ITF müsse die von ihrem großen Generalsekretär Edo Fimmen proklamierten Rechte weiterhin verteidigen. Es sei

unsinnig, zu beschließen, daß ein Mensch, der sein Leben dem Kampf um diese Rechte gewidmet hat, diesen Kampf beim Erreichen seines 65. Lebensjahres plötzlich einstellen soll.

J. S. Thore (Schwedischer Seeleuteverband) beanstandete die von Kollege Van Driel vorgebrachten Argumente. Er sagte, die dem Schwedischen Gewerkschaftsbund – dessen Präsident gleichzeitig der Präsident des IBFG sei – angeschlossenen Organisationen seien der Ansicht, die Arbeit und Aufgaben eines Gewerkschaftsfunktionärs seien so anstrengend, daß ein Kollege, der diese ordentlich erfülle, bei Erreichen des 60. Lebensjahres mehr oder weniger erschöpft sei. Aus diesem Grunde müßten sie in Schweden in diesem Alter in den Ruhestand treten, ganz gleich, ob sie dazu bereit seien oder nicht. Abgesehen davon sei ein Gewerkschaftsführer schließlich auch ein Mensch und habe somit das Recht, seinen Lebensabend in Ruhe und Frieden zu verbringen. Dies sei eine praktische Erwägung und habe nichts mit Demokratie oder Diktatur zu tun. Die Arbeit des Generalsekretärs der ITF sei im Vergleich zu der eines gewöhnlichen Funktionärs noch anstrengender, da er aus rein beruflichen Gründen sehr viel reisen müsse. Die mit der Erfüllung dieses Amtes verbundenen Anstrengungen seien daher allein schon ein genügend gewichtiger Grund für die Festlegung einer Altersgrenze. Das Exekutivkomitee sei vom letzten Kongreß beauftragt worden, in der Zwischenkongreßzeit einen geeigneten jungen Kandidaten für das Amt des Generalsekretärs zu finden, aber habe offensichtlich verfehlt, dies zu tun. Anstatt empfehle das Exekutivkomitee, daß der auf dem Kongreß in Bern gewählte Generalsekretär wiedergewählt werden sollte. Dies hieße, daß der Generalsekretär – falls er wiedergewählt werde – zur Zeit des nächsten ITF-Kongresses 68 Jahre alt sein werde.

P. Dooley (Irischer Transportarbeiterverband) erklärte, daß bei der Suche nach einem geeigneten Generalsekretär dessen Fähigkeit und nicht dessen Alter der ausschlaggebende Faktor sein sollte. Aus diesem Grunde sollte der Antrag der belgischen Eisenbahner abgelehnt werden.

J. Curran (National Maritime Union of America) erklärte, die Fähigkeit eines Menschen, eine gewisse Aufgabe zu erfüllen, habe nichts mit dessen Alter zu tun. In seiner eigenen Organisation gebe es ebenfalls keine Altersgrenze für Funktionäre. Dennoch wolle er feststellen, daß er mit der vom Exekutivkomitee zur Frage der Wahl des Generalsekretärs gemachten Empfehlung nicht einverstanden sei. Auf dem Berner Kongreß habe sich die ITF zufolge des plötzlichen Rücktritts ihres Generalsekretärs Omer Becu in einer schwierigen Lage befunden. Nach einer ausgiebigen Diskussion sei beschlossen worden, den Kollegen De Vries für die Zeit bis zum nächsten Kongreß als Interimsgeneralsekretär zu ernennen, damit die ITF in der Zeit bis zum nächsten Kongreß einen geeigneteren Kandidaten für dieses Amt finden könne. Er persönlich sei nicht der Ansicht, daß Kollege De Vries die in der Erklärung des Exekutivkomitees angeführten Fähigkeiten besitze. Aus diesem Grunde hätte dem Kongreß die Gelegenheit geboten werden sollen, für einen anderen Kandidaten zu wählen. Falls dies nicht möglich sein sollte, werde sich seine Organisation natürlich dem Beschluß der Mehrheit fügen. Abschließend betonte der Redner erneut, daß sein Verband den Antrag der belgischen Eisenbahner ablehne, weil sich dieser auf den Grundsatz stütze, daß das Alter eines Menschen ein Maßstab für dessen Fähigkeiten sei.

W. J. Smith (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) erklärte, die bisherigen Redner hätten einen außerordentlich wichtigen Aspekt des Antrags der belgischen Eisenbahner übersehen. Die Delegierten am Kongreß trügen gegenüber ihren Mitgliedern die Verantwortung, den

fähigsten Kandidaten als Generalsekretär zu wählen. Aus diesem Grunde dürfe die Wahlfreiheit der Delegierten nicht eingeschränkt werden. Der belgische Antrag stelle jedoch eine solche Einschränkung dar und sollte daher abgelehnt werden.

Der Präsident gab sodann bekannt, daß über den Antrag der belgischen Eisenbahner zur Festlegung einer Altersgrenze für die Ämter des Generalsekretärs, der Stellvertretenden Generalsekretäre sowie der Abteilungs- und Sektionssekretäre eine Abstimmung nach Mitgliedszahlen erfolgen werde.

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

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) teilte mit, daß das Exekutivkomitee bereit sei, den Vorschlag des Kollegen Cousins, den Para. 8 des neuen Wortlautes mit Para. 7 des Artikels XI der alten Satzungen zu ersetzen, anzunehmen, vorausgesetzt, daß das Wort «Vorstand» an die Stelle der Worte «Geschäftsführenden Ausschub» trete.

Der Artikel 11 wurde sodann mit der von Kollege Cousins vorgeschlagenen Änderung angenommen.

Artikel 12 Veröffentlichungen

Dieser Artikel wurde in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 13 Sitz der Föderation

Der Artikel wurde in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 14 Regionaler Aufbau

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erklärte, der neue Text sei weitaus einfacher als der alte. Gleichzeitig verwies er auf den Para. 9 des Artikels 11, der sich ebenfalls auf die Frage des regionalen Aufbaus beziehe.

Der Artikel 14 wurde sodann in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 15 Fachsektionen

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) verwies auf die in den Paragraphen 3 und 6 des vorgeschlagenen Wortlautes enthaltenen Bestimmungen sowie auf die den vom Exekutivkomitee zu seinem Wortlaut des Para. 6 gestellten Abänderungsantrag:

«Abstimmungen an Sektionskonferenzen erfolgen durch Handaufheben oder nach Mitgliederzahlen. Bei Abstimmungen nach Mitgliederzahlen gleicht die Zahl der Stimmen, über die eine Organisation verfügt, der zahlenden Mitgliedschaft dieser Organisation aus der betreffenden Berufsgruppe, wie am Ende des Jahres vor der betreffenden Sitzung oder beim Beitritt zur Föderation (was immer der spätere Zeitpunkt sein mag) angegeben.»

Weiterhin verwies er auf die in Para. 5 enthaltene Bestimmung, daß Beschlüsse einer Sektion, welche direkt oder indirekt die ganze Föderation oder eine andere Sektion oder Sektionen angehen, erst in Kraft treten können, nachdem sie vom Vorstand gutgeheißen worden sind.

Diese Bestimmung habe innerhalb der verschiedenen Sektionen zu einer regen Diskussion geführt. Die Absicht des Paragraphen sei nicht, die Tätigkeit oder Vollmachten der Sektionen irgendwie zu beschränken, sondern lediglich, den anderen interessierten Sektionen eine Gelegenheit zu bieten, sich zu solchen Beschlüssen zu äußern.

Der Artikel 15 wurde sodann in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form (Para. 6 abgeändert) angenommen.

J. J. van der Kolk (Vereniging van KLM Hofmeesters en Pusers) verwies auf das für die leitenden Gremien in den Satzungen vorgeschriebene Abstimmungsverfahren und stellte fest, daß dieses keine Vorkehrungen für den Fall treffe, daß bei einer Abstimmung eine gleiche Anzahl von Stimmen «für» und «gegen» einen Beschluß abgegeben werden könnte. Er schlug vor, daß der Präsident in solchen Fällen die entscheidende Stimme abgeben sollte.

Dieser Vorschlag wurde auf die Empfehlung des Berichterstatters hin im Prinzip angenommen. Die Ausarbeitung des genauen Wortlautes blieb dem Sekretariat überlassen.

L. Brosch (HTV, Österreich) erklärte mit Bezug auf Para. 5, Artikel 15, des vorgeschlagenen Wortlautes, daß den verschiedenen Sektionen eine promptere Stellungnahme zu besonderen Fragen ermöglicht werden sollte. Als ein Beispiel für den gegenwärtigen unbefriedigenden Sachverhalt führte der Redner das Problem der Rohrleitungen an, mit dem sich die ITF seit einiger Zeit befaßt habe, ohne jedoch eine angemessene Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen von diesem Problem berührten Sektionen herbeizuführen.

Artikel 16 Beistand bei größeren Konflikten

Dieser Artikel wurde, ohne diskutiert zu werden, in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 17 Mitgliedsbeiträge

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) erwähnte, daß der Para. 2 dieses Artikels stilistisch bereinigt und in Para. 3 die Forderung auf eine Untersuchung der finanziellen Lage der Mitgliedsverbände fallen gelassen worden sei.

Der Artikel 17 wurde sodann in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 18 Finanzen und Rechnungsprüfung

Der Artikel 18 wurde in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 19 Auflösung der Föderation

Der Artikel 19 wurde in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Artikel 20 Gültigkeit und Änderung der Satzungen

H. Düby (Vizepräsident und Berichterstatter) verwies auf die in Para. 2 enthaltene Bestimmung, daß über Anträge zur Änderung der Satzungen nach

Mitgliedszahlen abgestimmt werden müsse und daß solche Anträge, um angenommen zu werden, von mindestens zwei Dritteln aller abgegebenen Stimmen unterstützt werden müßten.

Der Artikel 20 wurde sodann in der vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Form angenommen.

Der Präsident erklärte, daß der Kongreß damit am Ende der Diskussion des vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen neuen Wortlautes der Satzungen angelangt sei und beglückwünschte den Kollegen Düby für seine ausgezeichnete Erläuterung der verschiedenen Artikel und Paragraphen.

Punkt 6 der Tagesordnung: Finanzbericht für die Jahre 1960 und 1961 (Dokument XXVII C-3).

Der Finanzbericht für die Jahre 1960 und 1961 wurde angenommen.

E. Padilla (Sindicato Nacional de Trabajadores «Avianca», Kolumbien) berichtete, daß sein Land von einem großen Erdbeben heimgesucht worden sei. Die kolumbische Delegation ersuche daher den Kongreß, das Mitgefühl und die Solidarität der Transportarbeiter der freien Welt zum Ausdruck zu bringen.

Diesem Ansuchen gab der Kongreß statt.

Der Präsident verwies sodann auf die in Dokument XXVII C-13 enthaltenen Einzelheiten betreffend die Zusammensetzung des Generalrates.

Abul Hassan Ali (Guiana Air Transport Trade Union) sagte, daß sein Land zur karibischen und nicht zur lateinamerikanischen Ländergruppe gerechnet werden sollte, da andernfalls Sprachschwierigkeiten auftreten könnten. Außerdem bestehe zwischen seinem Verband und den übrigen Mitgliedsverbänden im Karibischen Raum eine enge Zusammenarbeit.

Der Kongreß wurde sodann vertagt.

Donnerstag, 2. August 1962

Vormittagssitzung

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 09.15 Uhr und ersuchte den Kollegen Koppens, den

Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport

vorzulegen.

W. H. Koppens (Berichterstatter) verwies auf die von der Konferenz einstimmig angenommene EntschlieÙung über das Europäische Abkommen betreffend die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen StraÙentransport (AETR). In dieser EntschlieÙung würden alle an dem Abkommen beteiligten Regierungen aufgefordert, es sobald wie möglich zu ratifizieren, damit es im Jahre 1964 in Kraft treten könne. Der Redner betonte besonders die Notwendigkeit, daß Berufsfahrer nicht in den Ruhekabinen der Fahrzeuge, sondern in Betten übernachten sollten.

Die Sektion habe eine Arbeitsgruppe ernannt und mit der Behandlung der Frage des Status des Berufsfahrers beauftragt und außerdem erklärt, es sei zu wünschen, daß alle Arbeitnehmer der städtischen Verkehrsbetriebe von den zuständigen Verbänden bei der ITF angemeldet würden.

Die Sektion der Straßentransportarbeiter ersuche das Exekutivkomitee, den malaiischen Straßentransportarbeitern in ihrem Kampf um bessere Arbeitsbedingungen im Langstreckentransport Unterstützung zu leisten.

Auf Antrag der österreichischen Gewerkschaft HTV habe die Konferenz beschlossen, die angeschlossenen Verbände um Informationen über die gewerkschaftliche Organisation gewisser im Handel beschäftigter Transport- und Lagerhausarbeiter zu ersuchen.

Abschließend ersuchte der Redner den Kongreß, sich der von der Sektion zum Ausdruck gebrachten Anerkennung der während der Berichtszeit vom Sekretär der Sektion, Kollege H. Imhof, geleisteten wertvollen und wichtigen Arbeit anzuschließen.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport wurde sodann vom Kongreß mit der dem Bericht beigelegten EntschlieÙung angenommen.

Der Präsident ersuchte sodann den Kollegen **H. Hildebrand**, den

Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt

vorzulegen.

H. Hildebrand (Berichterstatter) sprach im Auftrage der argentinischen Delegation über die Lage in der argentinischen Binnenschifffahrt und erklärte, daß die Löhne und Arbeitsbedingungen der argentinischen Binnenschiffer 50 Jahre hinter denen ihrer europäischen Kollegen zurückgeblieben seien. Auch in der pakistanischen Binnenschifffahrt bestünden sehr schlechte Arbeitsbedingungen. Sodann gab der Redner zwei weitere Nominierungen für den Sektionsausschuß bekannt, und zwar die Kollegen Peham (Österreich) und R. Gryc (Ersatzmitglied, Österreich).

Th. Smeding (Niederländischer Transportarbeiterverband) erklärte, daß in Paragraph 3 (c) des Berichtes vor dem Wort «Schubschiffen» die Worte «durchgehender und teilweise durchgehender Verkehr von» ausgelassen worden seien. Der mit der Ausarbeitung eines Arbeitsprogrammes beauftragte Unterausschuß bestehe aus drei Mitgliedern und nicht aus vier, wie im Bericht erwähnt.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt wurde sodann vom Kongreß in berichtigter Form angenommen.

N. Wälläri (Finnischer Seeleuterverband) sprach dem Kollegen **V. Klatil** die Anerkennung der finnischen Mitgliedsverbände für die von ihm während seiner über 30 Jahre langen Dienstzeit in der ITF geleistete Arbeit aus und überreichte dem Kollegen Klatil und seiner Gattin ein Geschenk.

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

Der Präsident ersuchte den Kongreß, sich der von den finnischen Mitgliedsverbänden zum Ausdruck gebrachten Anerkennung der Arbeit des Kollegen Klatil anzuschließen und legte dem Kongreß sodann das Dokument C-22 (Empfehlung des Exekutivkomitees über die Zusammensetzung des Vorstandes) vor.

Dieses Dokument wurde vom Kongreß angenommen.

Der Kongreß wurde bis 14.00 Uhr nachmittags vertagt.

Donnerstag, 2. August 1962

Nachmittagssitzung

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

J. K. Post (Niederländischer Transportarbeiterverband) legte den

Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt

vor. Er sagte, an der Konferenz hätten 46 Delegierte aus 19 Ländern teilgenommen. Nach einer langen Diskussion über die Frage der Zusammensetzung der Cockpitbesetzungen sei der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1960 und 1961 angenommen worden. Ein von der Mexikanischen Pilotenvereinigung gestellter Entschließungsantrag sei an die nächste Konferenz der Sektion, die im Oktober 1962 in Paris stattfinden sollte, verwiesen worden. Außerdem habe die Sektion eine vom Sekretariat unterbreitete Entschließung über die Zusammensetzung der Cockpitbesetzungen angenommen. Der Wortlaut der Entschließung liege dem Bericht bei. Gleichfalls der Wortlaut vier weiterer Entschließungen zu folgenden Fragen: a) Transport radioaktiver Substanzen; b) ICAO-Bestimmungen; c) Bodenpersonal und d) Verschmelzungen. Weiterhin enthalte der Bericht ein separates Dokument über die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals. Der Redner dankte dem Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt, Kollege White, für die während der Berichtszeit geleistete Arbeit.

A. Sirac (Verband französischer Funkoffiziere, SNORAC) verwies auf den im Bericht über die Konferenz der Sektion enthaltenen Satz:

«Inzwischen waren Abschriften eines Entschließungsentwurfes der ITF verteilt worden, in dem die gegenwärtige Besatzungspolitik der ITF erneut bekräftigt wird.»

Dieser Entschließungsentwurf sei nur in englischer Sprache verteilt und überhaupt nicht diskutiert worden. Die spanischen und französischen Übersetzer hätten den Delegierten ihrer Sprachgruppen nicht einmal mitgeteilt, daß diese Entschließung angenommen worden sei. Aus diesem Grunde hätten die Delegierten dieser beiden Sprachgruppen dies erst nach der Konferenz erfahren und beanstandeten daher die Aufnahme der Entschließung in den Bericht. Seit der Annahme der gegenwärtigen ITF-Politik über die Zusammensetzung der Flugzeugbesetzungen auf einem ITF-Kongreß im Jahre 1956 in Wien seien umwälzende Entwicklungen in der Zivilluftfahrt eingetreten, so daß sich die Beibehaltung separater Flugingenieure, Navigatoren und Funkoffiziere auf Düsenflugzeugen nicht länger logisch verteidigen lasse. Sein eigener Verband könne dem Wortlaut der obengenannten Entschließung nicht zustimmen.

R. Old (Mexikanische Pilotenvereinigung, ASPA) kritisierte die dem Bericht beigelegte Entschließung zur Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesetzungen. Die Art und Weise, in der diese Entschließung angenommen worden sei, habe auf die Delegation seiner Organisation einen sehr schlechten Eindruck gemacht. Seine eigene Organisation habe zu dieser Frage einen Entschließungsentwurf eingereicht, der zwar diskutiert, aber dann an die für Oktober 1962 geplante Konferenz der Sektion verwiesen worden sei. Seine Delegation habe sich damit einverstanden erklärt, aber erst später erfahren, daß sie damit gleichzeitig der Annahme einer vom Sekretariat vor-

gelegten Dringlichkeitsentschließung zugestimmt habe. Nur sehr wenige Delegierte hätten gewußt, was eigentlich vor sich gegangen sei. Außerdem werde die Annahme dieser Dringlichkeitsentschließung nur zu weiteren Meinungsverschiedenheiten zwischen den der Sektion Zivilluftfahrt angehörenden Organisationen führen. Seine Organisation habe gehofft, daß es möglich sein würde, eine Kompromißformel für die Lösung der bereits bestehenden Schwierigkeiten zu finden. Er gab zu, daß der Wortlaut der von seiner Organisation unterbreiteten Entschließung etwas scharf gewesen sei, aber seine Organisation wäre einer annehmbaren Kompromißlösung nicht abgeneigt gewesen.

Er ersuchte den Kongreß und vor allem die Verbände des Zivilluftfahrts-personals, zu verstehen, mit welchen Absichten sein Verband diese Entschließung unterbreitet habe. Seinem Verband wären aus der Annahme der Entschließung keine Vorteile entstanden. Er habe lediglich versucht, größere Einigkeit in die Diskussion dieser Frage hineinzubringen und sei sehr enttäuscht darüber, daß ihm dies nicht gelungen sei. Abgesehen davon müsse er gegen die Art und Weise der Annahme der bereits erwähnten Dringlichkeitsentschließung schärfstens protestieren. Obwohl seine Organisation nichts von der Annahme der Entschließung gewußt habe, stehe in ihr, daß sie «die einstimmige Ansicht aller Kategorien des Zivilluftfahrts-personals zum Ausdruck bringe».

R. Deseau (Französischer Flugingenieurverband, SNOMAC) erklärte, die Delegierten seines Verbandes seien über mehrere auf der Sektionskonferenz selbst und im Verlaufe der Diskussion des Berichtes über diese gemachten Bemerkungen sehr verärgert. Sodann lobte der Redner die von den Kollegen L. White, J. K. Post und D. S. Tennant für die Sektion geleistete Arbeit und brachte sein großes Bedauern über den plötzlichen Tod des früheren Sektionsvorsitzenden Gambard de Lignières zum Ausdruck. Kollege de Lignières habe oft betont, daß die internationalen Probleme der Zivilluftfahrt nur mittels einer freien Diskussion und mit Verständnis für die Schwierigkeiten der einzelnen Kategorien gelöst werden könnten. Die Zivilluftfahrt werde natürlich außerordentlich von technischen Entwicklungen beeinflußt. Öfters würden automatische Geräte eingeführt, über deren eventuelle Auswirkungen zu wenig bekannt sei. Darüber hinaus habe die Einführung solcher Neuerungen große soziale Probleme mit sich gebracht. Diese Tatsache sei der Grund für die ursprüngliche Formulierung der ITF-Politik zur Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen gewesen. Jetzt habe sich jedoch gezeigt, daß einige Mitgliedsverbände nicht in der Lage seien, diese Politik durchzuführen. Dieses Problem müsse auf der kommenden Sektionskonferenz in Paris diskutiert werden.

Der von der Mexikanischen Pilotenvereinigung gestellte Entschließungsantrag stelle die diesbezügliche ITF-Politik in Frage. Er wolle den mexikanischen Kollegen lediglich sagen, daß sie ihre Argumente auf den falschen Grundsätzen aufgebaut hätten. Sie hätten nämlich die Frage der Flugstunden der Piloten mit dem Problem der Sicherstellung einer annehmbaren Dienst-einteilung durcheinandergebracht. Der Behauptung der mexikanischen Piloten, daß das Arbeitspensum der Besatzungsmitglieder mit der Einführung moderner Düsenflugzeuge zugenommen habe, stimme er zu. Er glaube aber nicht, daß dieses Problem durch die Bereitstellung zuzüglicher Piloten gelöst werden könne. Die einzige Lösung bestehe in einer umfassenden Koordinierung der von den einzelnen Besatzungskategorien zu erfüllenden Funktionen. Die Führung eines dritten Piloten sei ohnehin unsinnig, da die Cockpits der gegenwärtigen Düsenflugzeuge nur mit zwei Pilotensitzen ausge-

stattet seien. Er gebe zu, daß ihm Fälle bekannt seien, in denen die gesamte Cockpitbesatzung aus nur zwei Piloten bestanden habe. In diesen Fällen habe es sich jedoch um Flüge über verhältnismäßig kurze Strecken gehandelt. Außerdem würden solche Flüge nur mit alten, bereits abgeschriebenen Maschinen durchgeführt, so daß nur noch die Ladung und die Passagiere, aber nicht länger das Flugzeug selbst versichert würden. *(Der Vorsitzende bat den Redner, sich kurz zu fassen, da der Kongreß ohnehin nicht in der Lage sei, die Stichhaltigkeit derartig technischer Argumente zu beurteilen.)* Der Redner erklärte abschließend, daß mehrere Delegationen die vom Sekretariat vorgelegte EntschlieÙung beanstandet hätten. Wenn der Sektionsvorsitzende es jedoch für richtig halte, die EntschlieÙung dennoch dem Kongreß vorzulegen, solle diese dem Bericht über die Konferenz der Sektion beigelegt werden.

D. S. Tennant (Vereinigung britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) bat den Kongreß um Entschuldigung, wenn die Geschäfte einer einzigen Sektion soviel Zeit in Anspruch nähmen. Der Vorsitzende der Sektion sei wegen seiner Leitung der Diskussion kritisiert worden. Seines Erachtens habe der Vorsitzende die Diskussion befriedigend geleitet. Die im Jahre 1956 angenommene Cockpit-Besatzungspolitik sei während der letzten Jahre wiederholt bekräftigt worden. Mehr als das sei auch in der umstrittenen EntschlieÙung nicht getan worden. Die von den mexikanischen Piloten unterbreitete EntschlieÙung würde jedoch radikale Änderungen der bisherigen ITF-Politik erfordert haben. Da die Sektion nicht genügend Zeit gehabt habe, die Konsequenzen dieser Änderungen angemessen zu diskutieren, habe sie die bisherige Politik bekräftigt und der mexikanischen Delegation zu verstehen gegeben, daß es besser wäre, ihren EntschlieÙungsantrag auf einer kommenden Sektionskonferenz ausführlich zu diskutieren. Die mexikanische Delegation habe viel von «Einigkeit» gesprochen. Er wolle dazu lediglich sagen, daß er die Art und Weise, in der die amerikanischen Flugingenieure gegenwärtig «abgebaut» würden, nicht mit diesem Wort beschreiben könne. Wenn die mexikanischen Kollegen dazu in der Lage seien, müsse das Wort für sie einen merkwürdigen Sinn haben. Er schlage dem Kongreß daher vor, den Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt anzunehmen. Die Frage der Besatzungspolitik werde auf der nächsten Sektionskonferenz behandelt werden, und er verspreche den mexikanischen Kollegen, daß der von ihnen zu dieser Frage unterbreitete EntschlieÙungsantrag auf dieser Konferenz ausführlich geprüft werden würde.

C. Ebué (Französischer Pilotenverband, SNPL) sagte, er habe gedacht, daß alle zur Frage der Besatzungspolitik angenommenen EntschlieÙungen ausnahmslos an die Pariser Sektionskonferenz verwiesen werden würden. Aus diesem Grunde schlage er vor, daß der Bericht ohne die zu dieser Frage gefaßte EntschlieÙung, in der die bisherige Politik bekräftigt werde, angenommen werden sollte.

J. K. Post (Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt) sagte, die mexikanische Delegation habe in der Nähe des Rostrums gesessen, als der Beschluß zur Annahme der umstrittenen EntschlieÙung gefaßt worden sei. Er habe keinen Zweifel darüber bestehen lassen, daß diese EntschlieÙung mit dem Beschluß, den Antrag der mexikanischen Kollegen an die nächste Sektionskonferenz zu verweisen, angenommen werden würde. Die mexikanischen Kollegen hätten somit sagen können, daß sie mit diesem Verfahren nicht einverstanden seien. Der Redner ersuchte daher den Kongreß, den Bericht anzunehmen. *Der Bericht wurde, zusammen mit den ihm beiliegenden EntschlieÙungen, angenommen.*

Der Präsident ersuchte sodann den Kollegen R. Degrès, den

Bericht über die Konferenz der Sektion der Eisenbahner

einzuleiten.

R. Degrès (Französische Eisenbahnerföderation, Vorsitzender und Bericht-erstatte) berichtete zunächst einige im Bericht enthaltene Fehler und erklärte, daß Kollege Thevenet als zweites französisches Ersatzmitglied in die Liste der Mitglieder des Sektionsausschusses aufgenommen werden sollte. Sodann ersuchte Kollege Degrès den Kongreß, sich der von der Sektion zum Ausdruck gebrachten Würdigung der Verdienste des zurücktretenden Sektionsvorsitzenden Richard Freund anzuschließen und ihm einen langen und glücklichen Ruhestand zu wünschen. Anschließend verwies der Redner auf die von den Generalsekretären des Argentinischen Seeleuteverbandes und der Argentinischen Eisenbahnergewerkschaft «La Fraternidad» gestellten Ansuchen:

1. daß die Sektion der Eisenbahner sich für die Zurückziehung eines gegen den Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes erlassenen Haftbefehls einsetzen sollte, und
2. daß die Sektion der Eisenbahner das Exekutivkomitee der ITF dringend ersuchen sollte, die Bildung eines Lateinamerikanischen Beratungsausschusses in Erwägung zu ziehen.

Die Konferenz habe dem ersteren dieser beiden Ansuchen zugestimmt, sei jedoch nicht in der Lage gewesen, einen Beschluß zum letzteren zu fassen. Dennoch möchte die Sektion den Kongreß von diesen beiden Ansuchen in Kenntnis setzen.

Der Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion wurde sodann zusammen mit dem Bericht beigelegten ITF-Sozialcharta über die Rationalisierung und Modernisierung bei den Eisenbahnen angenommen.

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

Der Kongreß erklärte sich damit einverstanden.

Sodann ersuchte der **Präsident** den Kollegen S. Greene (Britischer Eisenbahnerverband NUR), den

Bericht über die Gemeinsame Konferenz der Binnenverkehrssektionen

einzuleiten.

S. Greene (Berichterstatter) erklärte, daß sich die Gemeinsame Konferenz mit zwei Fragen befaßt habe, die bereits in den Ausschüssen der einzelnen Sektionen diskutiert worden seien, und zwar: 1. Transport von radioaktivem Material und 2. Rohrleitungen. Sodann verwies er auf die dem Sekretariat in der Entschließung über den Transport radioaktiven Materials gegebenen Anweisungen. Die Vertreter der Seeleute (die zu dieser Konferenz besonders eingeladen worden waren) hätten in diesem Zusammenhange einige Vorbehalte gemacht, aber die Entschließung sei am Ende angenommen worden. Die Diskussion der Frage der Rohrleitungen habe verschiedenartige Ansichten ans Licht gebracht, und es sei daher notwendig gewesen, einige Ände-

rungen in den vom Sekretariat zu dieser Frage unterbreiteten gewerkschaftlichen Richtlinien vorzunehmen. Nachdem ein amerikanischer Delegierter mitgeteilt habe, daß in seinem Lande Kohle in Pulverform und mit Wasser gemischt durch Rohrleitungen gepumpt werde, sei beschlossen worden, den sich auf den Transport von Öl beziehenden Paragraphen so zu ändern, daß er auch für andere Treib- und Heizstoffe sowie für Mineralien, die auf dem Rohrleitungswege transportiert werden könnten, zutreffe. Der Antrag, daß im zweiten Paragraphen der EntschlieÙung der Satz

«Die Auffassung der Gesellschaften, daß die Erstellung einer Rohrleitung lediglich eine Maßnahme der internen Betriebsrationalisierung darstellt, ist abzulehnen.»

gestrichen werden sollte, sei abgelehnt worden. Das gleiche gelte für den Antrag, im letzten Paragraphen das Wort «Verkehrsanlagen» mit dem Wort «Binnenverkehrsanlagen» zu ersetzen.

Die Delegierten des Britischen Transportarbeiterverbandes (TGWU) hätten erklärt, daß die in Paragraph 3 enthaltene Forderung:

«Den am Transport interessierten Verkehrsunternehmen soll das Recht eingeräumt werden, sich am neuen Transportmittel zu beteiligen, um damit Verluste auszugleichen, die sie durch die Inbetriebsetzung von Rohrleitungen erleiden.»

den in Paragraph 2 enthaltenen Worten «öffentliche Kontrolle» widerspreche. (Im Verlaufe der darauffolgenden Diskussion zeigte es sich, daß hier ein Mißverständnis vorlag, welches auf die terminologische Auslegung des englischen Wortlauts der EntschlieÙung zurückzuführen war.)

Abschließend ersuchte der Berichterstatter den Kongreß, den Bericht in der geänderten Form – einschließlich der Streichung des zweiten Satzes in Paragraph 3 der Richtlinien betreffend den Bau und Betrieb von Rohrleitungen – anzunehmen.

Der geänderte Bericht, die EntschlieÙung über den Transport von radioaktivem Material und die Richtlinien der ITF betreffend den Bau und Betrieb von Rohrleitungen wurden sodann vom Kongreß angenommen.

Der Präsident ersuchte daraufhin den Kollegen D. S. Tennant (Vereinigung britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt), den

Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion

einzuleiten.

D. S. Tennant (Vorsitzender und Berichterstatter) erklärte zunächst, daß der Tätigkeitsbericht angenommen worden sei. Nach einer langen Diskussion der Beziehungen zwischen der ITF und gewissen amerikanischen Seeleuteorganisationen habe die Sektion einstimmig beschlossen, dem Exekutivkomitee zu empfehlen, das Ansuchen der Canadian Maritime Union um Beitritt zur ITF anzunehmen. Weiterhin habe die Konferenz eine EntschlieÙung zur Frage der Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb angenommen. Am Ende der Diskussion des Problems der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen hätten die Vertreter der indischen Seeleuteverbände die ITF ersucht, die Regierungen der in Frage kommenden asiatischen Länder dringend aufzufordern, den von der Asiatischen Schifffahrtskonferenz der IAO im Jahre 1953 gemachten Empfehlungen Folge zu

leisten. Weiterhin sei beschlossen worden, sobald wie möglich eine Sitzung des Ausschusses für asiatische Seeleute einzuberufen. Das Sekretariat sei beauftragt worden, zuhanden der nächsten Sektionskonferenz einen Bericht über die Frage der Flaggendiskriminierung und das Problem der Schattenflaggenschiffe zu erstellen. Schließlich habe die Konferenz eine Entschliebung zur Frage der Rohrleitungen angenommen, und eine kleine Delegation sei beauftragt worden, die Interessen der Seeleute bei der Diskussion dieser Frage auf der Gemeinsamen Konferenz der Binnenverkehrssektionen zu vertreten. Die der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen seien aufgefordert worden, auf eine bessere Vertretung der Seeleute auf IMCO-Tagungen zu dringen. Außerdem habe die Konferenz Entschliebungen zu den folgenden Fragen angenommen: a) Wahlrecht der Seeleute; b) Bereitstellung von Klimaanlage in den Besatzungsquartieren an Bord von Schiffen und c) Seelutewohlfahrt. Eine Entschliebung zur Lage in Peru sei an die Gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter verwiesen worden. Abschließend ersuchte der Redner den Kongreß, den Bericht mit den fünf ihm beigelegten Entschliebungen anzunehmen.

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

F. H. Hall (RLEA, Kanada) sprach über das in den Satzungen vorgeschriebene Verfahren für die Behandlung von Ansuchen um Beitritt und betonte, daß vor der Annahme solcher Ansuchen mit den im Land des gesuchstellenden Verbandes befindlichen Mitgliedsverbänden Rücksprache gehalten werden müsse.

Der Berichtstatter bestätigte dies.

Der Bericht über die Konferenz der Seelutesektion wurde sodann angenommen.

Der Kongreß wurde um 17.00 Uhr vertagt.

Freitag, 3. August 1962

Schlußsitzung

Die Diskussion der Berichte über die verschiedenen Sektionskonferenzen wurde fortgesetzt.

Der Präsident ersuchte den Kollegen W. Hulsker, den

Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion

einzuleiten.

W. Hulsker (Vizevorsitzender und Berichtstatter) verwies vor allem auf die Bedeutung der sozialen Folgen der Mechanisierung der Hafentarbeit und erklärte, daß die Hafentarbeiter mit einer solchen Modernisierung einverstanden seien, vorausgesetzt, daß sie allen beteiligten Parteien Vorteile bringe und der zufolge der Modernisierung entstehende Gewinn fair verteilt werde.

Am Ende seiner Ausführungen dankte er dem Kollegen R. Santley für die von ihm während der Berichtszeit für die Hafendarbeiter geleistete Arbeit.

G. R. Cabrera (Uruguayischer Hafendarbeiterverband) beklagte sich über die Schwierigkeiten, die seiner Organisation auf den Plenarsitzungen in den Weg gestellt worden seien, als sie versucht habe, dem Kongreß ihre Probleme darzulegen. Seine Organisation würde sich gezwungen sehen, aus der ITF auszutreten, falls diesen Problemen keine Beachtung gewidmet werde.

E. Toloso (Argentinischer Hafendarbeiterverband) berichtete über Änderungen in der argentinischen Hafendarwirtschaft. Er sagte, es seien zwar einige Verbesserungen erzielt worden, aber die Arbeitgeber genössen noch immer die gleichen Vorteile wie bisher. Er ersuchte die ITF um Unterstützung bei: a) der Eröffnung von Heuerbüros, b) der Einführung eines Versicherungsprogrammes für Hafendarbeiter und c) der Bildung von Hafendarbeiter-Genossenschaften.

W. Hulsker erklärte, die ITF-Hafendarbeitersektion sei gewillt, die argentinischen Kollegen nach bestem Vermögen zu unterstützen.

Der Bericht über die Konferenz der Hafendarbeitersektion wurde sodann angenommen.

H. Düby (Vizepräsident) ersuchte sodann den Kollegen R. Dekeyzer, den

Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion

einzuleiten.

R. Dekeyzer (Vizevorsitzender und Berichterstatter) verwies auf die im Bericht erwähnte bevorstehende Sitzung des IAO-Ausschusses für Fischereifragen und brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß diese Sitzung zuhanden einer kommenden Arbeitskonferenz annehmbare internationale Instrumente ausarbeiten werde.

Der Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion wurde sodann angenommen.

Der Präsident ersuchte den Kollegen D. S. Tennant, den

Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter

einzuleiten.

D. S. Tennant (Vorsitzender und Berichterstatter) verwies auf zwei von der gemeinsamen Konferenz zur Frage der Schattenflaggenschiffahrt angenommene Entschlüsse, deren einer sich mit dem Problem der Definierung des Begriffes «echter Zusammenhang» befasse. Im Jahre 1959 habe eine Internationale Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen ein wichtiges Übereinkommen angenommen, in dem es unter anderen heiße, daß zwischen einem Schiff und seinem Registrierungsland ein «echter Zusammenhang» bestehen müsse. Dieser Begriff «echter Zusammenhang» sei später von der IAO in sozialer Hinsicht definiert worden. Die von der gemeinsamen Konferenz angenommene Entschluß fordere die Vereinten Nationen auf, den wirtschaftlichen und rechtlichen Sinn des Begriffes zu definieren.

Sodann ersuchte der Redner den Kongreß, den Bericht anzunehmen.

Der Bericht über die Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter wurde angenommen.

Der Präsident ersuchte den Kollegen S. Greene, den **endgültigen Bericht des Entschließungsausschusses** einzuleiten.

S. Greene (Vorsitzender und Berichterstatter) erklärte, der Bericht bedürfe keiner besonderen Erläuterungen und ersuchte den Kongreß, ihn anzunehmen.

Der Bericht wurde zusammen mit einer Entschließung zur Lage in Spanien angenommen.

Der Generalsekretär erklärte, daß außer der Entschließung über die beschränkende Gesetzgebung von Aden nunmehr alle in den Dokumenten XXVII C-6, 6a und 6b enthaltenen Entschließungsentwürfe behandelt worden seien. Weiterhin habe das Sekretariat eine Entschließung verfaßt, in der die Solidarität der der ITF angeschlossenen Transportarbeiter mit den dem kürzlichen Erdbeben in Kolumbien zum Opfer gefallenen Arbeitern und deren Familien zum Ausdruck gebracht werde.

Nachdem der Generalsekretär den Wortlaut dieser Entschließung verlesen hatte, wurde sie vom Kongreß angenommen.

A. A. Thabet (General and Port Workers' Union, Aden) sprach in Unterstützung der vorliegenden Entschließung über die in Aden bestehende einschränkende Arbeitsgesetzgebung. Er erklärte, die Arbeitgeber hätten sich diese kürzlich erlassene Gesetzgebung schnell zunutze gemacht. Dies habe zu Entlassungen und zahlreichen Verletzungen der bestehenden Kollektivverträge geführt. Eine beträchtliche Anzahl von Gewerkschaftsfunktionären und Arbeitern sei verhaftet und deportiert worden. Die Arbeitgeber versuchten, die großen Gewerkschaften aufzureiben und begünstigten aus diesem Grunde die Bildung kleiner Splittergewerkschaften. Abschließend ersuchte der Redner den Kongreß, seine Solidarität mit den unter dieser Gesetzgebung leidenden Arbeitern zum Ausdruck zu bringen und die zu dieser Frage ausgearbeitete Entschließung anzunehmen.

Die Entschließung wurde vom Kongreß angenommen.

Der Präsident leitete sodann den **Punkt 10 des Tagesordnung** (Wahlen) ein und verwies den Kongreß auf das Dokument XXVII C-24 (Nominierungen für den Generalrat).

S. Wall (National Maritime Union of North America) erklärte, die Abwesenheit des Präsidenten seiner Organisation, Kollege J. Curran, habe nichts mit der Tatsache zu tun, daß sein Name nicht in der Liste der von der nordamerikanischen Wahlgruppe vorgeschlagenen Mitglieder des Generalrates erscheine. Kollege Curran habe infolge anderweitiger wichtiger Verpflichtungen nach den USA zurückkehren müssen. Aus diesem Grunde wolle er an der Stelle des Kollegen Curran einige Bemerkungen zum vorliegenden Dokument machen. Seine Organisation habe innerhalb der nordamerikanischen Wahlgruppe die Ansicht vertreten, daß die nordamerikanische Seeleuteorganisation auf Grund der Bedeutung der nordamerikanischen Schifffahrt im Generalrat vertreten sein sollte. Die in der Wahlgruppe vertretenen Eisenbahnerorganisationen, die über rund 600 000 Stimmen verfügt hätten, seien anderer Ansicht gewesen, und die Delegation seiner Organisation habe die Sitzung der nordamerikanischen Wahlgruppe verlassen, nachdem der Generalsekretär angedeutet hatte, daß nur gewählte Kandidaten im Kongreß zu dieser Frage sprechen könnten. Der Redner fragte sich, ob jene zur nordamerikanischen Wahlgruppe gehörenden Organisationen, die darauf bedacht gewesen seien, die NMU aus dem Generalrat auszuschließen, in

ihrem Eifer nicht den Paragraphen 4 des Artikels 7 der Satzungen übersehen hätten, der vorschreibe, daß die Zusammensetzung des Generalrates den geographischen und beruflichen Aufbau der Mitgliedschaft der Föderation angemessen widerspiegeln soll. Aus diesem Grunde hätte in dem dem Kongreß vorgelegten Dokument angedeutet werden sollen, zu welcher Berufsgruppe die vorgeschlagenen Kandidaten gehören, damit der Kongreß beurteilen könne, ob die vorgeschlagene Zusammensetzung des Generalrates den Bestimmungen der Satzungen entspreche. Abschließend erklärte der Redner, daß seine Organisation die Tätigkeit und Arbeit der ITF-Seeleutesektion weiterhin unterstützen werde.

Jakub i Jakubstovu (Färöer Hochseefischerverband) erklärte mit Bezug auf die in Wahlgruppe 3 (Dänemark, Färöer, Island und Finnland) gemachten Nominierungen, daß an Stelle der Kollegen E. Borg (Dänemark) und M. Jensen (Dänemark) Vertreter der Färöer und Islands eingesetzt werden sollten. Es wäre auf jeden Fall fairer, wenn die zwei großen Länder (Dänemark und Finnland) nur je ein Mitglied und Ersatzmitglied hätten, damit eines der kleinen Länder ein Mitglied und das andere ein Ersatzmitglied im Generalrat haben könne.

Der Präsident erklärte, dieser Vorschlag könne nicht vom Kongreß behandelt werden. Er hätte innerhalb der europäischen Wahlgruppe vorgebracht werden sollen.

J. S. Thore (Schwedischer Seeleuteverband) brachte sein Erstaunen über die Beschwerden des Kollegen Jakubstovu zum Ausdruck. Die Vertreter dieser Länder seien in der europäischen Wahlgruppe beschlossen worden, und die skandinavische Ländergruppe habe sich einstimmig für die in der vorliegenden Liste angeführte Verteilung ausgesprochen, ohne daß Kollege Jakubstovu irgendwelche Beanstandungen gemacht habe.

Jakub i Jakubstovu (Färöer Hochseefischer) sagte, er habe nicht einmal gewußt, daß in der skandinavischen Ländergruppe eine Aussprache über diese Frage stattgefunden habe. Auf der Sitzung der gesamteuropäischen Wahlgruppe habe er versucht, die Frage der Vertretung seines Landes zum Gespräch zu bringen, aber ihm sei vom Generalsekretär empfohlen worden, sich an die übrigen Mitglieder der skandinavischen Ländergruppe zu wenden. Er habe ohne Erfolg versucht, dies zu tun.

Der Generalsekretär sagte, er bedaure, daß es Kollege Jakubstovu nicht möglich gewesen sei, seine Sache der europäischen Wahlgruppe vorzutragen. Leider sei es gemäß den Satzungen nicht möglich, den Antrag des Kollegen Jakubstovu dem Kongreß vorzutragen, nachdem sich die verschiedenen Wahlgruppen bereits auf die Verteilung der ihnen gebührenden Sitze geeinigt hätten.

Zu den Bemerkungen des Kollegen Wall erklärte der Generalsekretär, daß er und andere Mitglieder des Sekretariats an den Sitzungen der nordamerikanischen und europäischen Wahlgruppen lediglich teilgenommen hätten, weil sie sehen wollten, wie das neue von den Satzungen vorgeschriebene Wahlverfahren in der Praxis funktioniere. Sie hätten weder die Absicht gehabt, die Beschlüsse der Wahlgruppen zu beeinflussen noch hätten sie dies getan.

Der Präsident verwies sodann auf die im gleichen Dokument angeführte Liste der Vorstandsmitglieder.

Die Liste der Mitglieder des Vorstandes und des Generalrates wurde sodann vom Kongreß angenommen.

Der Präsident gab sodann die Namen der von den britischen Verbänden vorgeschlagenen Rechnungsprüfer bekannt, und zwar: **Ray Gunter** (Transport

Salaried Staffs Association), **J. V. Bailey** (Union of Shop, Distributive and Allied Workers) und **G. Lipman** (National Union of Seamen).

Der Kongreß beschloß, diese drei Kollegen zu Rechnungsprüfern zu bestimmen.

Der Präsident erklärte, daß als nächstes die Wahl des Generalsekretärs erfolgen werde. Mit Verweis auf die im April 1962 an alle Mitgliedsverbände gesandte Erklärung des Exekutivkomitees, in der die Wiederwahl des Kollegen De Vries empfohlen worden sei, erklärte er, daß die endgültige Wahl natürlich beim Kongreß liege.

Der Wortlaut der vom Exekutivkomitee ausgesandten Erklärung war wie folgt:

«Angesichts der Fähigkeit, die der gegenwärtige Generalsekretär bei der Erfüllung seiner Pflichten gezeigt hat, und im Hinblick auf die Tatsache, daß er offensichtlich fähig ist, dieses Amt für einige weitere Zeit befriedigend auszuführen, vertritt das Exekutivkomitee die Meinung, daß es für die Föderation von Vorteil wäre, wenn der gegenwärtige Generalsekretär sein Amt für eine weitere Zeitspanne bekleiden würde. Dies würde uns außerdem eine Gelegenheit geben, die Fähigkeiten seiner eventuellen Nachfolger zu prüfen.»

Der Präsident verwies den Kongreß sodann auf den in Dokument XXVII C-7 enthaltenen Antrag der Abteilung Eisenbahn der Gewerkschaft der Arbeitnehmer im belgischen öffentlichen Dienst, in dem der Kollege Hans Imhof, Stellvertretender Generalsekretär der ITF, für das Amt des Generalsekretärs vorgeschlagen werde und ersuchte den Kollegen Tonneaux, diesen Antrag zu begründen.

A. Tonneaux (Abteilung Eisenbahn der Gewerkschaft der Arbeitnehmer im belgischen öffentlichen Dienst) bestätigte die Nominierung des Kollegen Hans Imhof für das Amt des Generalsekretärs und sagte, daß die von Kollege Imhof geleistete Arbeit ein genügender Beweis für seine Fähigkeiten, sein Verantwortungsbewußtsein und seine Erfahrung sei. Sein eigener Verband könne der vom Exekutivkomitee ausgesandten Erklärung nicht zustimmen, da auf dem Berner Kongreß ganz klar zum Ausdruck gebracht worden sei, daß Kollege De Vries als Interimsgeneralsekretär für nur eine Amtszeit im Amt bleiben werde.

Der Präsident bat den Kollegen Imhof, zu erklären, ob er die Nominierung des belgischen Verbandes annehme.

H. Imhof (Stellvertretender Generalsekretär) sagte, er nehme die Nominierung an. Was immer der Kongreß entscheide, er werde der Föderation weiterhin nach bestem Vermögen dienen.

W. Hogarth (Britischer Seeleuteverband, NUS) erklärte, der Präsident müsse vor Beginn der allgemeinen Diskussion feststellen, ob weitere Nominierungen vorlägen.

Der Präsident bat um weitere Nominierungen.

Der Britische Seeleuteverband (NUS) schlug daraufhin den Kollegen L. White vor und die Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner Tanganjikas den Kollegen R. Laan. Beide Nominierungen wurden angenommen.

R. Laan (ITF-Regionaldirektor) bedankte sich für die Nominierung und sagte, er wolle in diesem Zusammenhang die Gelegenheit wahrnehmen, seine eigenen Ansichten betreffend die Zukunft der ITF darzulegen. Selbst wenn er zu jenen Personen zähle, deren Erfahrung in der Erklärung des Exekutivkomitees als «nicht genügend» bezeichnet worden sei, glaube er sagen zu

dürfen, daß er auf dem Gebiete der Behandlung komplizierter organisatorischer Probleme einige Erfahrung habe. Die schwierige Situation, in der sich die ITF gegenwärtig befinde, habe bereits zur Zeit des Berner Kongresses bestanden und sei damals als ein «Zirkus» bezeichnet worden. Er hoffe, daß es diesmal nicht zu einer Wiederholung der Vorgänge auf dem Berner Kongreß kommen werde. Er selbst sei in Bern ein Delegierter gewesen. Diesmal sei er ein Kandidat für das Amt des Generalsekretärs. Er hoffe, der Kongreß werde eine Wahl treffen, die der gegenwärtigen Ungewißheit ein Ende bereite. Wenn der Kongreß der Empfehlung des Exekutivkomitees zustimme, werde der Kampf um die Nachfolge unmittelbar nach dem Kongreß von neuem beginnen, und die ITF werde sich in drei Jahren auf ihrem nächsten Kongreß in genau der gleichen Lage befinden wie heute. In diesem Zusammenhang wolle er betonen, daß es unter diesen Umständen für gewisse Personen sehr schwierig sein werde, im Sekretariat ordentliche Arbeit zu leisten.

Er sei überzeugt, daß die übrigen Kandidaten der gleichen Meinung seien und fügte hinzu, daß sie alle freundliche Beziehungen zueinander hätten. Der Kongreß müsse daher eine verantwortungsbewußte Wahl treffen. Vor zwei Jahren in Bern habe der Kongreß darauf bestanden, daß seine Rechte in keiner Weise beeinträchtigt werden dürften. Die Tatsache, daß außer dem Kollegen De Vries drei andere Kandidaten vorgeschlagen worden seien, beweise, daß in bezug auf die künftige Leitung der ITF verschiedenartige Ansichten bestünden. Der Kongreß werde unter diesen Umständen schwerlich eine klare Entscheidung für die Zukunft der ITF fällen können. Der gegenwärtige Generalsekretär werde, weil ihn das Exekutivkomitee unterstütze, in aller Wahrscheinlichkeit wiedergewählt werden. Damit werde jedoch die endgültige Entscheidung nur drei Jahre hinausverschoben werden, während der sich die drei anderen Kandidaten in einer sehr schwierigen Situation befinden würden.

Obwohl er wisse, daß er kein Delegierter sei, wolle er in aller Bescheidenheit einen Vorschlag machen. Er sei sich der Tatsache bewußt, daß die in den Satzungen vorgenommenen Änderungen umwälzende Änderungen in der Verwaltungsstruktur der ITF mit sich gebracht hätten. Der Vorstand z. B. sei von 14 auf 23 Mitglieder erweitert worden. Es werde daher eine gewisse Zeit dauern, bis die neue Struktur reibungslos funktioniere. Dennoch sollte dies nicht drei volle Jahre in Anspruch nehmen. Er schlage daher vor, daß der Kongreß den Kollegen De Vries zum Generalsekretär wählen und der neue Vorstand einen Termin für den Ablauf der Amtszeit des Kollegen De Vries festlegen sollte. Daraufhin werde der Kongreß eine klare Entscheidung für die Zukunft treffen können.

Der Präsident verwies auf den Para. 1 des Artikels 11 der neuen Satzungen, welcher besage, daß der Generalsekretär wiedergewählt werden könne. Das Exekutivkomitee habe den gegenwärtigen Generalsekretär gefragt, ob er bereit sei, sich für eine weitere Amtszeit zur Wahl zu stellen, und der Generalsekretär habe erklärt, er sei dazu bereit. Aus diesem Grunde unterstütze das Exekutivkomitee die Nominierung des Kollegen De Vries, der außerdem von der Venezolanischen Transportarbeiterföderation und von der Scottish Horse and Motormen's Association vorgeschlagen worden sei.

N. Wälläri (Finnischer Seeleuteverband) sagte, er habe seit 1932 an allen Kongressen der ITF teilgenommen, aber dies sei das erstmal, daß er Zeuge einer Diskussion darüber sei, wer Kandidaten vorschlagen könne und wer nicht. Der gegenwärtige Generalsekretär könne gemäß den Satzungen wiedergewählt werden, und sein Verband beabsichtige, für ihn zu stimmen. Das

Exekutivkomitee habe das Recht, einen Kandidaten für das Amt des Generalsekretärs vorzuschlagen. Wenn jemand das Gegenteil behauptete, dann spreche er damit den Mitgliedern des Exekutivkomitees ein Recht ab, welches alle Kongreßdelegierten genössen. Seiner Ansicht nach sei keine der vier gemachten Nominierungen zu beanstanden, und der Kongreß solle daher zur eigentlichen Wahl kommen.

E. Ulbrich (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich) stimmte jenen Vordnern zu, die erklärt hatten, daß über diese Frage eine freie und offene Diskussion erfolgen müsse. Kollege De Vries sei auf dem Berner Kongreß vor allem deswegen zum Generalsekretär gewählt worden, weil Kollege Becu beschlossen habe, zum IBFG zu gehen, obwohl er bis zur letzten Minute erklärt habe, daß er bei der ITF bleiben werde. In Bern sei daraufhin beschlossen worden, den Kollegen De Vries für eine Amtszeit zu wählen, unter der Voraussetzung, daß während der nächsten zwei Jahre versucht werden sollte, einen ständigen Generalsekretär zu finden, entweder unter den in Bern ernannten Stellvertretenden Generalsekretären oder aus der Reihe der von anderen Mitgliedsverbänden für dieses Amt vorgeschlagenen Kollegen. Aus diesem Grunde könne er die vom Exekutivkomitee zur Wahl des Generalsekretärs abgegebene Erklärung nicht verstehen. Auch bezweifle er, daß alle anwesenden Delegierten diese Erklärung gelesen bzw. gesehen hätten. Wenn die im Sekretariat beschäftigten jüngeren Funktionäre noch nicht – wie in der Erklärung des Exekutivkomitees angedeutet werde – in der Lage seien, das Amt des Generalsekretärs zu übernehmen, wäre es besser gewesen, ihnen dies unverhohlen zu sagen. Das Exekutivkomitee schlage nunmehr die Wiederwahl des Kollegen De Vries vor. Aber wenn man während der letzten zwei Jahre keinen geeigneten Kandidaten gefunden habe, wer könne uns dann garantieren, daß während der nächsten drei Jahre einer gefunden werden könne?

Nunmehr stünden vier Kandidaten zur Wahl. Kollege Laan habe betont, daß alle vier Kandidaten freundliche Beziehungen zueinander hätten. Er könne sich daher nicht vorstellen, warum die Wahl eines dieser Kandidaten nachteilige Folgen für die ITF haben sollte, da sich diese vier Kandidaten dem Beschluß des Kongresses fügen und im Interesse der Organisation zusammenarbeiten müßten. Daher sollten wir nicht länger diskutieren, sondern zur Wahl schreiten. Dem erfolgreichen Kandidaten müsse jedoch klagemacht werden, daß er nicht auf Lebzeiten zum Generalsekretär der ITF gewählt worden sei. Wenn er den an den Generalsekretär der ITF gestellten Anforderungen nicht gerecht werde, würde der nächste Kongreß einen anderen Generalsekretär wählen müssen. Der Kandidat, der die meisten Stimmen erhalte, werde der neue Generalsekretär sein und die Pflicht haben, sein Amt im Interesse der ITF auszuüben. Wenn er dies tue, werde er eine gute Chance haben, auf dem nächsten Kongreß wiedergewählt zu werden.

Der Kongreß schritt sodann zur Wahl des Generalsekretärs.

Der Präsident gab sodann das Resultat der Abstimmung bekannt, welches wie folgt war:

Pieter de Vries	1 662 600 Stimmen
Hans Imhof	1 588 100 Stimmen
Laurence White	523 800 Stimmen
Reint Laan	26 600 Stimmen
Stimmenthaltungen . .	34 000
Ungültig	<u>500 Stimmen</u>
Insgesamt	3 795 600 Stimmen

Der Präsident erklärte, daß damit der Kollege De Vries zum Generalsekretär gewählt worden sei und gratulierte diesem zu seiner Wiederwahl.

P. de Vries dankte allen Delegierten, die für ihn gewählt hatten. Obwohl er nicht mit einer sehr großen Stimmenmehrheit gewählt worden sei, hoffe er, daß auch jene Verbände, die für andere Kandidaten gestimmt hätten, ihn nach bestem Vermögen bei der Ausübung seines Amtes als Generalsekretär der ITF unterstützen würden. Er verspreche, sich während seiner Amtszeit unermüdlich für die Interessen und das Gedeihen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einzusetzen. Er hoffe, daß ihm dabei die Mitarbeit der übrigen Mitglieder und des Personals des ITF-Sekretariats zuteil werden werde. Er habe bereits in Bern erklärt, daß diese Mitarbeit unbedingt notwendig sei, wenn die ITF nützliche und konstruktive Arbeit leisten wolle. Man habe angedeutet, daß er sich gegebenenfalls für eine weitere Amtszeit zur Wahl stellen würde. Diese Möglichkeit bestehe nicht. Er werde mit allen Mitteln versuchen, in der Zeit bis zum nächsten Kongreß einen geeigneten und zuverlässigen Nachfolger zu finden.

Der Generalsekretär verlieh sodann den folgenden Kollegen das Goldene Abzeichen der ITF: A. E. Lyon (USA), Sir Thomas Yates (Großbritannien), H. J. Kanne (Niederlande), S. Klinga (Schweden) und T. Nishimaki (Japan). Da die Kollegen Lyon, Yates und Nishimaki nicht in der Lage gewesen waren, zum Kongreß zu kommen, nahm Kollege Harrison das Abzeichen des Kollegen Lyon und Kollege Kamisawa das des Kollegen Nishimaki entgegen, und der Generalsekretär versprach, dem Kollegen Yates sein Abzeichen bei früherer Gelegenheit persönlich zu überreichen.

Im Verlaufe der Verleihung dieser Abzeichen gab der Generalsekretär folgende Einzelheiten über die Verdienste und die gewerkschaftliche Laufbahn der in Frage kommenden Kollegen:

Kollege Lyon sei 62 Jahre alt und sei im Jahre 1919 als Hilfsweichensteller in den Dienst der Southern Pacific Railway getreten. Während der folgenden Jahre habe er verschiedene Positionen im Amerikanischen Weichenstellerverband (Brotherhood of Railroad Signalmen) bekleidet und sei schließlich im Jahre 1934 zu dessen Präsidenten gewählt worden. Im Jahre 1940 sei er zum Vizepräsidenten der großen amerikanischen Eisenbahnerföderation RLEA gewählt worden und im Jahre 1945 zu deren Generalsekretär. Dieses Amt habe er bis 1962 innegehalten und sei dann von Präsident Kennedy zu einem Arbeitnehmermitglied des staatlichen Eisenbahnerpensionsrates ernannt worden. Er sei unter drei amerikanischen Präsidenten ein Berater für Arbeitsfragen gewesen. Im Jahre 1948 sei er ein Mitglied des Exekutivkomitees der ITF geworden und habe in dieser Eigenschaft vor allem bei der Planung der Regionaltätigkeit der ITF wertvolle Beiträge geleistet.

Sir Thomas Yates sei im Jahre 1896 geboren und somit genau so alt wie die ITF. Im Alter von 17 Jahren sei er zur See gegangen und im Jahre 1929 ein vollamtlicher Funktionär des Britischen Seeleuteverbandes (NUS) geworden, dessen Generalsekretär er von 1948 bis 1960 gewesen sei. Im Jahre 1957 sei er zum Vorsitzenden des Britischen Gewerkschaftsbundes gewählt und im Jahre 1959 in Würdigung seiner Verdienste um die britische Gewerkschaftsbewegung in den Adelsstand erhoben worden. Er habe als Delegierter an zahlreichen IAO-Schiffahrtstagungen teilgenommen und sei eine Zeitlang Mitvorsitzender der Joint Maritime Commission der IAO und auch Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion gewesen. Außerdem sei er seit vielen Jahren ein Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses und als dessen Vorsitzender von Amtes wegen ein Mitglied des ITF-Exekutivkomitees.

Kollege Kaane könne auf eine lange und verdienstvolle Laufbahn in der niederländischen Gewerkschaftsbewegung zurückblicken. Von 1952 bis 1962 habe er dem ITF-Exekutivkomitee angehört. Von 1945 bis 1962 sei er Präsident des Niederländischen Transportarbeiterverbandes und von 1958 bis 1960 Vizepräsident der ITF gewesen.

S. Klinga sei im Jahre 1899 geboren. Seine gewerkschaftliche Laufbahn habe im Jahre 1937 begonnen, als er vom Schwedischen Transportarbeiterverband zum Sekretär der Zweigstelle Sundsvall bestimmt worden sei. Im Jahre 1946 sei er zum Zentralsekretär und 1953 zum Präsidenten dieser Organisation gewählt worden. Das letztere Amt habe er bis zu seinem Rücktritt im April 1961 innegehalten. Seit 1958 gehöre er dem Vorstand des Schwedischen Gewerkschaftsbundes an. In der ITF sei er von 1954 bis zu seinem Rücktritt ein Mitglied des Ausschusses der Sektion Straßentransport und von 1958 bis zum gegenwärtigen Kongreß ein Mitglied des ITF-Exekutivkomitees gewesen. Sodann erklärte der Generalsekretär, daß Kollege Nishimaki während des Kongresses aus gesundheitlichen Gründen gezwungen gewesen sei, nach Japan zurückzukehren. Kollege Nishimaki könne auf eine langjährige Tätigkeit in der nationalen und internationalen Gewerkschaftsbewegung zurückblicken. Er sei im Jahre 1899 geboren. Im Jahre 1927 sei er in den Dienst des Japanischen Seeleuteverbandes getreten und bis zu dessen Auflösung durch die Regierung im Jahre 1940 ein vollamtlicher Funktionär dieser Organisation gewesen. Nach dem Kriege habe er bei der Gründung des Alljapanischen Seeleuteverbandes eine führende Rolle gespielt. Später habe er die Internationale Abteilung dieses Verbandes geleitet und als Delegierter seiner Organisation an der IAO-Schiffahrtskonferenz vom Jahre 1946 in Seattle teilgenommen. Mehrere Jahre lang sei er ein Mitglied des ITF-Generalarates gewesen, und im Jahre 1959 sei er als Mitglied für Asien in das ITF-Exekutivkomitee kooptiert worden. Außerdem sei er ein Mitglied des IBFG-Vorstandes gewesen und habe seit 1948 an allen Kongressen der ITF und des IBFG teilgenommen.

G. Harrison (Amerikanische Eisenbahnföderation RLEA) sagte, es sei ihm eine Ehre, das ITF-Abzeichen im Namen des Kollegen Lyon entgegenzunehmen. Er werde es ihm nach seiner Rückkehr nach den USA persönlich überreichen. Sodann dankte er der ITF im Namen des Kollegen Lyon für die diesem zuteil gewordene Ehrung.

S. Klinga (Schwedischer Seeleuteverband) dankte dem Generalsekretär für diese für ihn überraschende Ehrung. Im Verlaufe seiner Mitarbeit in der ITF sei er sich deren Bedeutung für die Transportarbeiter der freien Welt bewußt geworden. Obwohl er eine große Anzahl der anwesenden Delegierten nicht kenne, wünsche er allen Freunden der ITF allen Erfolg für die Zukunft.

H. J. Kanne (Niederländischer Transportarbeiterverband) dankte dem Generalsekretär für diese großzügige Würdigung seines Beitrages zur Tätigkeit der ITF. Er befinde sich nunmehr im Ruhestand, habe aber in der ITF viele Freunde gewonnen, an die er oft zurückdenke.

R. Kamisawa (Alljapanischer Seeleuteverband) teilte mit, daß Kollege Nishimaki im Oktober 1962 sein Amt als Präsident des Alljapanischen Seeleuteverbandes niederlegen werde. Er werde ihm nach seiner Rückkehr nach Japan das ihm verliehene goldene Abzeichen der ITF überreichen und sei überzeugt, daß Kollege Nishimaki diese Würdigung seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit als eine große Ehre betrachten werde. Sodann dankte er der ITF im Namen des Kollegen Nishimaki.

Der Präsident erklärte sodann, daß zu Punkt 11 der Tagesordnung (Sitz des Hauptbüros der Föderation) keine Anträge vorlägen. Der nächste Punkt der Tagesordnung sei Punkt 12: Tagungsort des nächsten Kongresses. Der Präsident ersuchte den Kollegen S. F. Anderson (Dänemark), das Wort zu ergreifen.

S. F. Anderson (Dänischer Seeleuteverband) rühmte die Gastfreundschaft der finnischen Mitgliedsverbände und lud die ITF im Namen ihrer dänischen Mitgliedsverbände ein, ihren nächsten Kongreß in Kopenhagen zu veranstalten. Die dänischen Verbände würden versuchen, die Delegierten ebenso großzügig zu bewirten, wie die finnischen Organisationen dies getan hätten. **Der Präsident** dankte Kollege Anderson im Namen des Kongresses für seine freundliche Einladung.

F. Azaña (ITF-Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum) berichtete, daß die Regierung der USA das neue peruanische Militärregime anerkannt habe. Er wisse, daß der in Lima stationierte amerikanische Konsul ein überzeugter Demokrat sei. Präsident Kennedy werde zweifellos auch mit ihm Rücksprache gehalten haben, so daß die Anerkennung des neuen Regimes ein verheißungsvolles Zeichen sei. Außerdem habe er telephonisch mit Kollege Medrano gesprochen, der ihm mitgeteilt habe, daß das Lima-Büro der ITF nicht geschlossen worden sei. Auch seien bis jetzt keine anti-gewerkschaftlichen Maßnahmen ergriffen worden. Wie dem auch sei: die ITF müsse die Interessen ihrer peruanischen Mitgliedsverbände wahren, und er schlage daher vor, daß der Kongreß eine Note an den peruanischen Konsul in Helsinki entsende, in der die neue Regierung aufgefordert wird, die gewerkschaftlichen Rechte und Freiheiten der peruanischen Mitgliedsverbände in keiner Weise zu beeinträchtigen. Weiterhin habe er erfahren, daß der Generalsekretär des Argentinischen Seeleuteverbandes (SOMU) unter Hausarrest gestellt worden sei. Der Kongreß solle daher die argentinische Regierung in einem Telegramm auffordern, den gegen den Generalsekretär erlassenen Haftbefehl zurückzuziehen.

Der Präsident schlug vor, daß die Weiterbehandlung dieser beiden Vorschläge dem Generalsekretär überlassen werden sollte.

Der Kongreß erklärte sich mit diesem Vorschlag einverstanden.

F. Laurent (Französische Eisenbahnerföderation FO) beglückwünschte den Kollegen Dekeyzer zu seiner fähigen und geschickten Leitung der Kongreß-geschäfte.

Der Präsident dankte Kollege Laurent für seine freundlichen Worte. Während seiner Amtszeit habe er als Präsident der ITF nur ein Ziel verfolgt: die Interessen aller Transportarbeiter der freien Welt, ganz gleich welcher Rasse, Religion oder Nationalität, nach bestem Vermögen zu verteidigen. Er habe versucht, die Politik und die Grundsätze der ITF auf allen ITF-Ta-gungen, deren Vorsitzender er gewesen sei, sowie auf allen anderen Konferenzen, an denen er im Namen der ITF teilgenommen habe, zu vertreten. Er sei sich der Tatsache bewußt, daß er im Jahre 1960 unter außergewöhnlichen Umständen zum Präsidenten gewählt worden sei. Er habe sich nicht um dieses Amt beworben. Wenn der Generalrat beschließe, für die Zeit bis zum nächsten Kongreß einen anderen Präsidenten zu wählen, wünsche er seinem Nachfolger allen Erfolg.

Damit seien wir fast am Ende dieses 27. Kongresses der ITF angelangt. Als Vorsitzender wolle er allen Rednern für ihre aktuellen Beiträge, ihre Disziplin und ihre Mitarbeit danken. Seine Aufgabe sei dadurch beträchtlich erleichtert worden.

Schließlich danke er den finnischen Mitgliedsverbänden der ITF und vor allem dem Begrüßungsausschuß sowie dem Kollegen Wälläri für die ausgezeichnete Organisation des Kongresses und für ihre großzügige Gastfreundschaft. Weiterhin wolle er dem Generalsekretär, den Stellvertretenden Generalsekretären und dem im ITF-Sekretariat beschäftigten Personal für die ausgezeichnete Vorbereitung des Kongresses danken. Er hoffe, daß die vom Kongreß angenommenen Entschließungen mit Erfolg weiterverfolgt werden würden. Im Namen der anwesenden Damen wolle er den finnischen Verbänden für das ausgezeichnete Unterhaltungsprogramm danken. Offensichtlich sei keine Mühe gescheut worden, um unseren Aufenthalt in Finnland so angenehm wie möglich zu gestalten. Er sei überzeugt, daß alle Anwesenden oft an dieses schöne Land und seine freundlichen Menschen zurückdenken würden.

Die ITF werde sich weiterhin für die Verbesserung des Lebensstandards der Transportarbeiter und die Verbreitung der sozialen Gerechtigkeit einsetzen. Die Transportarbeiter hätten mehr als irgendeine andere Berufsgruppe die Gelegenheit, den Gedanken des Friedens, der Freiheit und der Demokratie in der Welt zu verbreiten. Dieser Kongreß habe gezeigt, daß die Transportarbeiter der freien Welt entschlossen seien, ihre Ideale mit allen Mitteln zu verteidigen.

Abschließend wünschte der Präsident allen Delegierten eine angenehme Heimreise und erklärte sodann den 27. Kongreß der ITF geschlossen.

Generalrat

Der Generalrat tagte am Nachmittag des 3. August 1962 in Helsinki. Auf der Tagesordnung standen: 1. die Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten der ITF und 2. eine Empfehlung des Exekutivkomitees, die Mitgliedschaft gewisser Organisationen zur ITF als erloschen zu erklären.

Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten

Die Kollegen F. Cousins (Großbritannien), S. F. Greene (Großbritannien) und R. Dekeyzer (Belgien) wurden im Zusammenhang mit der Wahl des Präsidenten als Kandidaten nominiert. Kollege Dekeyzer lehnte seine Nominierung ab. Bei der darauffolgenden Abstimmung wurde Kollege Cousins mit 24 gegen 12 Stimmen zum Präsidenten der ITF gewählt.

Kollege H. Düby (Schweiz) wurde einstimmig zum Vizepräsidenten gewählt.

Erlöschen der Mitgliedschaft

Im Einklang mit Artikel 5, Paragraph 2, der ITF-Satzungen beschloß der Generalrat zufolge einer Empfehlung des Exekutivkomitees, die Mitgliedschaft der folgenden Verbände wegen Nichterfüllung ihrer finanziellen Verpflichtungen gegenüber der ITF als erloschen zu erklären:

Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Italien),
Mechanical Transport Department Workers' Union (Sudan),
National Maritime Union (Ceylon) und
Airways Workers' Union (Nigerien).

Berichte über Sektionskonferenzen und Ausschußsitzungen

Erster Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Der Kongreß beschloß, daß sich der Mandatsprüfungsausschuß aus folgenden Mitgliedern zusammensetzen sollte: J. Arranz (Lateinamerika); M. Trana (Norwegen); B. Majumder (Asien); M. A. Ndabambi (Afrika); D. Secord (Kanada); A. Lissandre (Frankreich); W. J. P. Webber (Großbritannien); C. W. Van Driel (Niederlande); E. Wall (Irland).

Auf seiner ersten Sitzung wurde der Ausschuß davon in Kenntnis gesetzt, daß in bezug auf die Nominierung des Asiatischen Mitgliedes ein Fehler gemacht worden sei, nämlich, anstatt dem Kollegen B. Majumder hätte der Kollege D. U'ren nominiert werden sollen.

Auf der ersten Sitzung waren anwesend: J. Arranz (Lateinamerika); M. Trana (Norwegen); M. A. Ndabambi (Afrika); D. Secord (Kanada); A. Lissandre (Frankreich); W. J. P. Webber (Großbritannien); E. Wall (Irland) D. U'ren (Asien). Kollege W. J. P. Webber wurde zum Vorsitzenden und Berichterstat-ter gewählt.

Der Vorsitzende wies darauf hin, daß die Zahl der Delegierten, die ein Verband zum Kongreß entsenden kann, sowie die Zahl der Stimmen, über die eine Delegation im Falle einer Abstimmung nach Mitgliedszahlen verfügt, gemäß Artikel VI der Satzungen bestimmt werden. Beide diesbezüglichen Vorschriften stützten sich auf die «zahlende» Mitgliedschaft. Die Definierung dieses Begriffes sei ebenfalls im gleichen Artikel festgelegt, und zwar: «zahlende» Mitgliedschaft = die Zahl der Mitglieder, für die Beiträge zum normalen Satz gezahlt werden. Zahlt ein Verband Beiträge zu einem ermäßigten Satz, werden die Zahl der Delegierten und auch die Zahl der Stimmen, auf die er Anrecht hat, entsprechend reduziert. Um die Berechnung zu erleichtern, ist die Zahl der Stimmen im Falle kleiner Verbände auf das nächste Hundert aufgerundet bzw. abgerundet worden; im Falle der anderen Verbände auf das nächste Tausend. Ebenfalls wurde beschlossen, daß ein jeder Verband, der in dem Vierteljahr unmittelbar vor dem Kongreß (dies ist das Vierteljahr, das – gemäß den Satzungen – in Betracht gezogen wird) nach Zahlung von 6 Pfund Sterling Anspruch auf 1000 weitere Stimmen haben soll. Der Ausschuß wurde davon in Kenntnis gesetzt, daß z. Zt. der gegenwärtigen Sitzung 235 Delegierte von 108 Verbänden aus 45 Ländern ihre Teilnahme am Kongreß angemeldet hatten. Außerdem seien 46 Berater anwesend. Eine Anzahl von Delegierten und Beratern seien noch immer nicht angekommen.

Der Ausschuß prüfte sodann die Mandate der in der provisorischen Teilnehmerliste angeführten Organisationen und ihrer Delegierten. Es wurde beschlossen zu empfehlen, daß die Mandate einer Anzahl von Verbänden, deren Ansuchen um Mitgliedschaft auf der Sitzung des Exekutivkomitees vom 23. und 24. Juli gutgeheißen wurden, angenommen werden sollten. Der Ausschuß ersuchte den Vorsitzenden, eine Anzahl von Delegationen, in bezug auf deren Mandate gewisse Zweifel bestanden, zu interviewen. Er wurde beauftragt, dem Ausschuß auf seiner nächsten Sitzung von den Resultaten dieser Interviews und von seinen Empfehlungen in Kenntnis zu setzen.

Der Vorsitzende wurde ersucht, seine Meinung über die Gültigkeit der Mandate des Beraters der Delegation der Trinidad Seamen and Waterfront Workers' Union abzugeben, da dieser Berater angeblich ein Funktionär der Seafarers' International Union of North America sei, die vom Exekutivkomitee auf seiner Sitzung im April 1961 suspendiert wurde. Der Vorsitzende wies darauf hin, daß die Bestimmungen in bezug auf die Lage der Berater in Artikel VI, Paragraph 6, der ITF-Satzungen enthalten seien. Außerdem sehe Paragraph 9 des gleichen Artikels vor, daß ein Delegierter eine andere Organisation als seine eigene vertreten könne. Das Komitee war der Ansicht, daß – obwohl die Satzungen keine spezifischen Erfordernisse für Delegierte und Berater festlegen – es dennoch allgemein verstanden worden sei, daß Berater den von ihnen zu beratenden Organisationen angehören sollten.

Endgültiger Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Auf der letzten Sitzung des Mandatsprüfungsausschusses, die am 26. Juli stattfand, waren anwesend: W. J. P. Webber (Vorsitzender); J. Arranz; A. Lissandre; M. A. Ndabambi; D. Secord; M. Trana D. U'ren; C. W. Van Driel; E. Wall.

Der Vorsitzende erklärte, er habe auf Wunsch des Ausschusses fünf Delegationen interviewt. Die ausstehenden Mitgliedsbeiträge vier dieser Organisationen seien gezahlt worden, und der Delegierte der fünften Organisation habe versichert, daß der in den Satzungen in bezug auf die Ermöglichung der Teilnahme am Kongreß festgelegte Betrag sobald wie möglich gezahlt werden würde. Er empfehle daher die Zulassung dieses Delegierten. Diese Empfehlung wurde vom Ausschuß befürwortet.

Seit Zusammenstellung der provisorischen Delegiertenliste seien mehrere Änderungen in der Zahl und in der Zusammensetzung der Delegationen eingetreten. Diese Änderungen würden in die endgültige Delegiertenliste, die sobald wie möglich zusammengestellt werden wird, aufgenommen werden. Der Mandatsprüfungsausschuß hat sich nunmehr überzeugt, daß die Mandate der Kongreßdelegierten und der Berater in Ordnung sind. Der Ausschuß kann nunmehr mitteilen, daß 254 Delegierte und 50 Berater von 130 Organisationen aus 45 Ländern am Kongreß teilnehmen. Diese Delegationen verfügen zusammen über insgesamt 3 784 200 Stimmen.

Eine Anzahl von Delegierten und Beratern, die uns von ihrer Absicht, am Kongreß teilzunehmen, in Kenntnis gesetzt hatten, waren am Abend des 26. Juli noch immer nicht gekommen. Der Mandatsprüfungsausschuß bevollmächtigte seinen Vorsitzenden – falls notwendig – weitere Mandate zu prüfen.

W. J. P. Webber,
Berichterstatter

Erster Bericht des Entschließungsausschusses

Mitglieder: G. Gerdes (Deutschland); N. Wälläri (Finnland); B. Majumder (Indien); R. Deseau (Frankreich); H. Hernandez (Venezuela); H. Afifi (Ägypten); J. Curran (USA); S. F. Greene (Großbritannien); C. W. Van Driel (Niederlande); F. Eichinger (Deutschland); D. Benetatos (Griechenland).

Die erste Sitzung des Entschließungsausschusses fand am 27. Juli 1962 statt. Alle Mitglieder waren anwesend.

Kollege S. F. Greene wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter gewählt. Der Ausschuß befaßte sich mit den in den Kongreßdokumenten Nr. XXVII C-6 (a) und (b) enthaltenen Anträgen.

Dokument C-6

Es wurde beschlossen, daß die Anträge Nr. 1 (Änderung der ITF-Satzungen: Kongreß) und Nr. 2 (Beschränkende Gesetzgebung in Aden) einer Plenarsitzung des Kongresses vorgelegt und daß die Anträge Nr. 3 (Wahlrecht der Seeleute) und Nr. 4 (Arbeitsbedingungen der malaiischen Straßentransportarbeiter) an die Seeleutesektion bzw. die Straßentransportarbeiter-Sektion weitergeleitet werden sollten.

Dokument C-6 (a)

In bezug auf die Resolution Nr. 5 über das afrikanische Labour College des IBFG fragte sich der Ausschuß, ob die ITF das geeignete Organ für die Unterstützung bzw. Förderung solcher Kurse sei. Es wurde beschlossen, dem Kongreß zu empfehlen, diesen Antrag an das Exekutivkomitee der ITF weiterzuleiten.

In bezug auf die Anträge Nrn. 6 und 7 wurde eine ähnliche Empfehlung gemacht, da mit Antrag Nr. 6 gewisse finanzielle Aspekte verbunden sind und Antrag Nr. 7 in den Tätigkeitsbereich des Sekretariats zu fallen schien.

Dokument C-6 (b)

Es wurde beschlossen, den Antrag der Mexican Airline Pilots' Association an die Zivilluftfahrtssektion weiterzuleiten.

Kollege Hernandez unterbreitete im Namen der Venezolanischen Transportarbeiter-Föderation einen Resolutionsentwurf zur Lage in Spanien. Der Vorsitzende teilte ihm mit, daß laut Artikel VI, Para. 13, der Satzungen das Exekutivkomitee (das während des Kongresses als Geschäftsausschuß handelt) entscheiden müsse, ob eine Dringlichkeitsresolution an den Kongreß weitergeleitet werden soll. Das Exekutivkomitee würde daher zu dieser Resolution Stellung nehmen müssen, ehe sich der Entschließungsausschuß mit ihr befassen könne.

S. F. Greene,
Vorsitzender und Berichterstatter

Endgültiger Bericht des Entschließungsausschusses

Anwesend waren: S. J. Greene (Vorsitzender); B. Majumder; R. Deseau; F. Eichinger; G. Gerdes; D. Benetatos; H. Afifi; H. Hernandez; C. W. Van Driel; N. Wälläri.

Der Entschließungsausschuß befaßte sich mit einem von der Venezolanischen Transportarbeiter-Föderation unterbreiteten Entschließungsentwurf über die Lage in Spanien. Das Exekutivkomitee hatte – in seiner Eigenschaft als Geschäftsausschuß für den Kongreß – beschlossen, daß diese Resolution als eine Dringlichkeitsresolution betrachtet werden sollte.

Der Ausschuß diskutierte die Resolution und nahm unbedeutende stilistische Änderungen vor. Der geänderte Wortlaut liegt diesem Bericht bei.

Der Entschließungsausschuß beschloß, daß diese Resolution einer Plenarsitzung des Kongresses vorgelegt werden sollte.

S. F. Greene,
Berichterstatter

Entschließungsentwurf über die Lage in Spanien

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki

BEGRÜSST den Mut der spanischen Arbeiter, welche trotz der Tatsache, daß sie bereits seit Jahren den Unterdrückungsmaßnahmen des Franco-Regimes ausgesetzt sind, kürzlich erneut ihren Kampfegeist, ihre gewerkschaftliche Solidarität und ihre Entschlossenheit, sich der Tyrannei zu widersetzen, unter Beweis gestellt haben; und

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

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

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

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

Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport

Die Delegierten der Sektion Straßentransport traten am Samstag, den 28. Juli 1962, um 9.00 Uhr vormittags, zur Konferenz zusammen. Den Verhandlungen folgten 58 Delegierte aus folgenden Ländern: Belgien, Brasilien, Elfenbeinküste, Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Indonesien, Irland, Japan, Kenia, Malaya, Niederlande, Norwegen, Österreich, Peru, Schweden, Schweiz, Spanien, Uruguay und USA.

Außerdem folgten die Kollegen P. Seton von der Generaldirektion Verkehr der EWG und Th. Rasschaert, Sekretär des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF), den Verhandlungen.

Nach Eröffnung durch den Sektionssekretär wurde Kollege *H. W. Koppens* einstimmig wieder zum Vorsitzenden der Sektion und zum Berichterstatter der Konferenz gewählt.

Tätigkeitsbericht

Sektionssekretär *H. Imhof* gab einleitend einen Überblick über die einzelnen Fragen, die während der Berichtsperiode und an einer Sitzung des Sektionsausschusses vom Mai 1962 behandelt worden sind. Der Einführung folgte eine sehr rege Diskussion, in deren Verlauf vor allem die folgenden Fragen erörtert worden sind:

a) Europäisches Abkommen betreffend die Arbeit der Besetzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßentransport (AETR)

Die Konferenz begrüßte die Mitteilung, daß nach Ablauf der Unterzeichnungsfrist am 30. Juni 1962 acht europäische Länder, nämlich Belgien, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg, Niederlande, Polen, Schweden und Großbritannien, dieses von der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) ausgearbeitete Übereinkommen unterzeichnet haben. Obwohl das Abkommen einen großen Schritt vorwärts darstellt, kann sein Wortlaut die angeschlossenen Verbände nicht in allen Teilen befriedigen. Dies kommt in der Entschließung zum Ausdruck, die diesem Bericht beigelegt ist. Sie wurde von der Konferenz einstimmig und ohne Enthaltungen gutgeheißen.

b) Fragen der Bauart von Lastwagen, Autobussen und Traktoren aus der Sicht des Berufsfahrers

Die Konferenz nahm mit Befriedigung davon Kenntnis, daß der zuständige Ausschuß der Verkehrsabteilung der Wirtschaftskommission für Europa sich bereit erklärt hat, die Begehren der ITF-Verbände, wie sie vom ITF-Sekretariat in einer Eingabe vom 1. Juni 1962 zusammengefaßt worden sind, zu prüfen. Das Sekretariat wurde beauftragt, die Bemühungen zur Aufnahme entsprechender Bestimmungen in den Empfehlungen der ECE fortzusetzen.

c) Der Status des Berufsfahrers

Die Diskussion ergab Einmütigkeit darüber, daß eine kleine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern des Sektionsausschusses versuchen sollte, geeignete Grundlagen für die Weiterverfolgung dieser Frage auszuarbeiten. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus den folgenden Kollegen zusammen: Koppens (Niederlande), Beck (Großbritannien), Brosch (Österreich), H. Petterson (Schweden), Kugoth (Deutschland). Dazu kommt der Sektionssekretär.

d) Zusammenarbeit mit dem internationalen Berufssekretariat IÖD zur Behandlung von Fragen des Personals städtischer Verkehrsbetriebe

Nach Hinweisen des Sektionssekretärs über den Verlauf der gemeinsamen Konferenz ITF/IÖD in Frankfurt a. M. von Ende Oktober 1961 wurde erneut zum Ausdruck gebracht, daß es wünschenswert wäre, wenn alle Arbeitnehmer städtischer Verkehrsbetriebe von den zuständigen nationalen Verbänden bei der ITF angeschlossen würden. Eine solche einheitliche Erfassung wäre für die Behandlung der einschlägigen Probleme wirkungsvoller als lediglich eine Zusammenarbeit der beiden Berufssekretariate.

In diesem Zusammenhang nahm die Konferenz von der Mitteilung Kenntnis, daß der Generalsekretär der IÖD, Paul Tofahrn, vor einigen Tagen von einer Herzkrise erfaßt wurde und sich in Berlin in einem Spital befindet. Die Konferenz beschloß, ihm zusammen mit der Eisenbahnerkonferenz ein Telegramm mit den besten Wünschen zur baldigen Wiederherstellung zukommen zu lassen.

e) Die ITF und Fragen des Straßentransports in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

In Ergänzung der Ausführungen des Kollegen Philipp Seibert auf der Vollversammlung des Kongresses gab der Sekretär des ITF-Verkehrsausschusses in Brüssel, Kollege Rasschaert, einige Hinweise auf die speziellen Aspekte, die sich für die Sektion Straßentransport im Zusammenhang mit der Harmonisierung von Arbeitsbedingungen stellen. Die Konferenz nahm mit Be-

friedigung davon Kenntnis, daß in Aussicht genommen worden ist, die europäischen Verbände außerhalb der Länder der EWG über die Entwicklungen zu gegebener Zeit zu orientieren.

Anträge

Der Entschließungsausschuß des Kongresses hat der Sektionskonferenz einen Antrag zur Stellungnahme unterbreitet, der die Arbeitsbedingungen im Straßenfernverkehr von Malaya zum Gegenstand hat. (Dokument XVII C-6, Punkt 4.) Die Konferenz nahm in positivem Sinne Kenntnis vom Wunsch des Transportarbeiterverbandes von Malaya, daß seitens der ITF etwas unternommen werden sollte, um der zunehmenden Verschlechterung der Arbeitsbedingungen im Fernverkehr zu begegnen. Die Konferenz ersucht die Exekutive der ITF, auf Grund dieses Antrages geeignete Schritte in Erwägung zu ziehen.

Datum und Ort der nächsten Sektionskonferenz

Im Hinblick darauf, daß das Datum der nächsten Konferenz vom Beschluß des Kongresses abhängig sein wird, ob sich die ITF-Kongresse in Abständen von zwei oder drei Jahren folgen werden, verzichtete die Konferenz darauf, ihre nächste Zusammenkunft bereits festzulegen. Die Festsetzung wurde dem Sektionsausschuß überlassen. Mit großer Freude wurde von der Einladung des Dänischen Transportarbeiterverbandes Kenntnis genommen, Kopenhagen als Tagungsort in Aussicht zu nehmen.

Wahl des Sektionsausschusses

Auf Grund der eingereichten Vorschläge wurde die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt beschlossen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Stellvertreter</i>
Belgien	G. Hendrickx	J. Geldof
Dänemark	E. Borg	N. Jensen
Deutschland	G. Kugoth H. vom Berg	A. Christ
Finnland	O. Aarnio	U. Rautiainen
Frankreich	P. Felce	R. Boucard
Großbritannien	F. Cousins	A. G. Beck
Italien	E. Leolini	R. C. Caimmi
Niederlande	H. Koppens	J. de Later
Norwegen	H. Bakke	—
Österreich	L. Brosch	A. Peham
Schweden	H. Petterson	H. Erikson
Schweiz	E. Hofer	—
Israel	S. Perry	—

Verschiedenes

Auf Antrag der österreichischen Delegation sollen die Verbände durch einen Fragebogen ersucht werden, über die gewerkschaftliche Erfassung gewisser Transport- und Magazinarbeiter im Handel Auskunft zu geben. Kollege

Brosch erklärte sich bereit, dem Sekretariat die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Die Konferenz konnte um 12.00 Uhr geschlossen werden.

Berichterstatter
H. W. Koppens,

Entschliebung

DIE KONFERENZ DER SEKTION STRASSENTTRANSPORT, die im Rahmen des Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) vom 25. Juli bis 4. August 1962 in Helsinki tagte,

NIMMT KENNTNIS vom Zustandekommen des «Europäischen Übereinkommens für die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen (AETR)», das bei Ablauf der Unterzeichnungsfrist am 30. Juni 1962 von acht Regierungen unterzeichnet worden ist;

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

DANKT den beteiligten Regierungen und der Transportabteilung der UNECE für ihre langjährigen Anstrengungen zur Schaffung von Ordnungsmaßnahmen im Straßenverkehr, die mit diesem Übereinkommen wieder einen wesentlichen Schritt weitergekommen sind;

BEDAUERT indessen, daß einige Bestimmungen des Abkommens den Forderungen nicht entsprechen, die die ITF-Gewerkschaften an ein sozial fortschrittliches Ordnungsinstrument zu stellen haben, und daß das Übereinkommen deshalb hinter den in einzelnen Ländern geltenden Regelungen zurückbleibt.

DIE KONFERENZ

FORDERT DIE BETEILIGTEN REGIERUNGEN AUF:

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

Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion

Die Konferenz der Hafentarbeitersektion fand am Samstag, den 28. Juli, statt. 32 Delegierte aus 17 Ländern (Argentinien, Belgien, Dänemark, Deutschland,

Finnland, Großbritannien, Griechenland, Indien, Indonesien, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Pakistan, den Philippinen, Schweden und Uruguay) nahmen teil.

T. O'Leary (Großbritannien) wurde für eine weitere Amtsperiode zum Vorsitzenden gewählt. W. Hulsker (Holland) wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter gewählt und übernahm während dieser Konferenz den Vorsitz. Außerdem war ein Vertreter der IAO anwesend. Der Tätigkeitsbericht für 1960/61 und das erste Halbjahr 1962 wurde nach Diskussion der folgenden Punkte angenommen:

Siebente Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses (Genf, März 1961):

Die Sektion nahm die Resultate dieser Sitzung zur Kenntnis, brachte ihr Bedauern darüber zum Ausdruck, daß die Diskussion über die sozialen Auswirkungen der technischen Entwicklung nicht zu fruchtbareren Resultaten für die Arbeitnehmer führte, und hoffte, daß an künftigen Sitzungen des IAO-Binnenverkehrsausschusses eine größere Anzahl von Vertretern der Hafendarbeiter teilnehmen würden.

Mechanisierung der Hafendarbeit:

Die Sektion bedauerte, daß die von den Vertretern der Hafendarbeiter in Genf unterstützte Resolution, in der die auf der Hafendarbeiter-Sektionskonferenz in Oslo im März 1961 formulierte Stellungnahme zum Ausdruck gebracht wird, von der Geschäftsleitung des Binnenverkehrsausschusses der IAO als unzulässig erklärt worden war. Die Sektion beschloß, diese Frage bei jeder möglichen Gelegenheit auf Sitzungen der IAO weiterzuverfolgen. Außerdem wurde beschlossen, daß die der ITF angeschlossenen Hafendarbeiterverbände versuchen sollten, Arbeitslosigkeit und andere nachteilige Auswirkungen der Mechanisierung zu verhindern, indem sie darauf dringen, daß in den Kollektivverträgen kürzere Arbeitszeiten, längere Ferien und eine frühere Pensionierung bei Zahlung genügender Renten vorgesehen werden, und darauf bestehen, daß mit den Verbänden der Hafendarbeiter über alle Maßnahmen, die die Arbeitsmethoden in der Hafendarbeit berühren, zu guter Zeit ausführliche Rücksprache gehalten werden soll. Sodann wurde über die jüngsten Entwicklungen in den verschiedenen Ländern berichtet und beschlossen, daß die diesbezüglichen Informationen dem Sekretariat übersandt und von diesem an die betreffenden Verbände weitergeleitet werden sollten.

Sicherheit und gesundheitliche Aspekte in der Hafendarbeit:

Die Sektion nahm mit großer Befriedigung zur Kenntnis, daß auf der siebenten Binnenverkehrskonferenz der IAO eine Resolution über den IAO-Kodex betreffend Sicherheit und gesundheitliche Aspekte in der Hafendarbeit angenommen wurde. Die Konferenz brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß der Kodex im Lichte der fortschreitenden technischen Entwicklung regelmäßig überprüft werden würde, besonders in bezug auf die Handhabung schmutziger und gefährlicher Ladungen, und daß die Bestimmungen des Kodex auch in jenen Ländern erfüllt werden würden, wo die gegenwärtigen Bedingungen noch immer unterdurchschnittlich sind.

Nordseehäfen:

Die Sektion brachte ihre Besorgnis darüber zum Ausdruck, daß bisher dem Problem der Anpassung der Sozialbedingungen in den Häfen der EWG-Länder nicht

genügend Aufmerksamkeit gewidmet worden ist, und es wurde beschlossen, in dieser Angelegenheit an die EWG-Kommission heranzutreten. Außerdem werden die Interessen der Hafentarbeiter auch weiterhin im gemeinsamen Ausschuß der ITF-Verbände in der EWG vertreten werden. Sodann wurde über den Fortschritt in bezug auf die Einführung der 40-Stunden/5-Tage-Arbeitswoche in den Nord- und Ostseehäfen – wie im gemeinsamen Arbeitsprogramm der betreffenden Verbände vorgesehen – Bericht erstattet.

Arbeitsmethoden:

Während einer Diskussion über die gegenseitigen Vorteile der Stundenarbeit und Akkordarbeit (Zeit- und Stückraten), an der auch die Delegierten Argentiniens, Indiens und Maltas teilnahmen, wurde darauf hingewiesen, daß die IAO-Empfehlung über Produktivität in der Hafentarbeit die Beachtung gewisser Grundsätze sowie die Hinzuziehung der betreffenden Hafentarbeiterverbände fordert, wenn neue Arbeitsmethoden – besonders Akkordarbeit – eingeführt werden sollen. Der argentinische Delegierte sprach über die – mit der Anstellung von Hafentararbeitern in Argentinien verbundenen Mißbräuche und erklärte, es sei nicht ungewöhnlich, daß ein Hafentararbeiter mehrere «Vermittler» bestechen müsse, ehe er eine Stelle erhalten kann.

Internationale Gewerkschaftssolidarität:

Die Sektion nahm mit Zustimmung von den zur Gewährleistung effektiver internationaler Solidaritätsmaßnahmen unter den Auspizien der ITF unternommenen Schritten Kenntnis. Während der darauffolgenden Diskussion wurden die mit der Ergreifung solidarischer und industrieller Kampfmaßnahmen in Birma, den Philippinen und in Uruguay verbundenen Schwierigkeiten hervorgehoben. Die Sektion betonte die Notwendigkeit einer ausführlichen und rechtzeitigen Rücksprache und verwies diese Frage zur Weiterbehandlung an das Sekretariat.

Austauschbesuche:

Nach erneuter Betonung der Vorteile, die den Hafentararbeitern durch berufliche Ausbildung und Studienbesuche im Ausland zuteil werden, wurde beschlossen, daß alle diesbezüglichen Ansuchen an das Sekretariat gerichtet werden sollten. Außerdem wurde auf die von der IAO bereitgestellten technischen Hilfsmöglichkeiten verwiesen. Der pakistanische Delegierte ersuchte die ITF, die Entsendung eines erfahrenen Gewerkschaftsberaters nach Pakistan in Erwägung zu ziehen. Dieser Berater sollte den dortigen Mitgliedsverbänden bei der Behandlung ihrer organisatorischen und technologischen Probleme behilflich sein.

Transport von radioaktivem Material:

Die Konferenz nahm eine Resolution an, in der die Sektion der Hafentararbeiter einer Reihe von Grundsätzen zustimmt, die von den Sektionen Eisenbahn, Straßentransport und Zivilluftfahrt (Bodenpersonal) zu dieser Frage ausgearbeitet worden sind. Außerdem beauftragte die Konferenz die Kollegen W. Hulsker (Niederlande) und H. Hildebrand (Deutschland), an der gemeinsamen Binnenverkehrskonferenz, auf der diese Frage weiterbesprochen werden wird, teilzunehmen. (Siehe Anhang 1.) Weiterhin schloß sich die Konfe-

renz einer Resolution an, die auf der Sektionskonferenz der Seeleute zur Diskussion gelangen wird. Diese Resolution empfiehlt den Verbänden, in ihren verschiedenen Ländern sicherzustellen, daß die Anwendung der in dem Übereinkommen über die Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atom-antrieb enthaltenen Bestimmungen nicht durch die nationalen Sozialversicherungs-Bestimmungen der einzelnen Länder beeinträchtigt wird. (Siehe Anhang 2.)

Rohrleitungen:

Die Konferenz nahm Kenntnis von der Tatsache, daß diese Frage auf der während des Kongresses stattfindenden Gemeinsamen Binnenverkehrskonferenz behandelt werden wird und beauftragte die bereits ernannte Abordnung, den diesbezüglichen Diskussionen vom Standpunkt der Hafentarbeiter zu folgen.

Schattenflaggenschiffe:

Die Konferenz nahm einen Bericht über die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dieser Frage entgegen und nahm zur Kenntnis, daß diese Frage auf der während des Kongresses stattfindenden gemeinsamen Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute besprochen werden wird.

Griechische Hafentarbeiter:

Nachdem der griechische Delegierte über die Verhandlungsschwierigkeiten der griechischen Hafentarbeiter berichtet hatte, wurde eine Resolution angenommen, in der uneingeschränkte Solidarität mit den griechischen Hafentararbeitern zum Ausdruck gebracht wird. (Siehe Anhang 3.)

Sektionsausschuß:

Die Folgenden wurden zu Mitgliedern des Sektionsausschusses gewählt:

<i>Land:</i>	<i>Mitglied:</i>
Argentinien	E. Tolosa
Belgien	R. Dekeyzer
Dänemark	F. Borg
Deutschland	H. Hildebrand
Finnland	S. Tompuri
Griechenland	C. Dimitriou
Großbritannien	T. O'Leary
Indien	M. Chatterjee
Indonesien	W. Dwidjojuwono
Malta	V. Esposito
Niederlande	W. Hulsker (Vizevorsitzender)
Norwegen	K. Kjønksen
Österreich	R. Gryc (Stellvertreter)
	A. Peham
Pakistan	M. A. Khatib
Philippinen	R. S. Oca
Schweden	N. Peterson
Uruguay	G. Cabrera (Stellvertreter F. Ferreira)

Abschließend wurde der Wunsch geäußert, daß – sobald das Sitzungsprogramm der ITF dies gestatte – eine Sitzung des Sektionsausschusses einberufen werden sollte.

W. Hulsker,
Berichterstatter

Transport von radioaktivem Material

«Die im Rahmen des 27. Kongresses der ITF tagende Konferenz der Hafentarbeitersektion

NIMMT mit Befriedigung davon *KENNTNIS*, daß sich die Sektionen Eisenbahn und Straßentransport bereits mit dem Problem des Transportes von radioaktivem Material befaßt habe,

STELLT FEST, daß dieses Problem auch für die Hafentarbeiter von besonderem Interesse ist,

UNTERSTÜTZT die von den obenerwähnten Sektionen gezogenen Schlußfolgerungen und

ERSUCHT die Sektion der Hafentarbeiter, in enger Zusammenarbeit mit den anderen ITF-Sektionen, diese Frage im Interesse der Hafentarbeiter weiter zu verfolgen.»

Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb

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

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

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

Beschwerden der griechischen Hafentarbeiter

Die Konferenz,

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

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

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

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

Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion

Die Konferenz der Sektion der Seeleute fand Sonnabend, den 28. Juli 1962, statt. Über 100 Delegierte vertraten 37 Verbände der Offiziere und Mannschaften aus 24 Ländern. Außerdem nahm T. Bratt als Vertreter der IAO an der Konferenz teil.

Vorsitzender und Vizevorsitzender

Kollege D. S. Tennant (MNAOA, Großbritannien) wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter und Kollege J. Curran (NMU, USA) zum Vizevorsitzenden der Sektion gewählt.

Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht für 1960/61 und für das erste Halbjahr 1962 wurde nach Diskussion der folgenden Punkte gutgeheißen:

a) Beziehungen zu gewissen amerikanischen Seeleuteverbänden

Nachdem der Generalsekretär und andere Redner die Konferenz von der weiteren Tätigkeit des europäischen Vertreters der internationalen Schifffahrtsabteilung des Maritime Trades Department in Kenntnis gesetzt hatten, wurde beschlossen, diese Informationen an das Exekutivkomitee weiterzuleiten. Bei der Diskussion der auf der letzten Sitzung des ITF-Exekutivkomitees angenommenen Erklärung über die Beziehungen der ITF zu gewissen amerikanischen Seeleuteverbänden wies D. N. Secord (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) darauf hin, daß der in dieser Erklärung erwähnte Neubeitritt der SIU zur ITF nicht gleichzeitig den automatischen Beitritt der kanadischen Bezirksabteilung dieses Verbandes bedingen sollte. Der Redner erklärte sodann, daß sich sein Verband dem Beitritt der kanadischen Bezirksabteilung der SIU widersetzen würde, solange in der Leitung und in der Politik dieser SIU-Branche keine radikale Änderung stattgefunden hat. J. Curran, ein Mitglied des Exekutiv-

komitees, verwies auf den Beschluß des Exekutivkomitees, die Annahme des Ansuchens der Canadian Maritime Union um Beitritt zur ITF in der Schwebe zu halten und forderte die Sektion auf, dem Exekutivkomitee zu empfehlen, dieses Ansuchen unverzüglich anzunehmen. Nach einer kurzen Diskussion beschloß die Konferenz einstimmig, eine diesbezügliche Empfehlung an das Exekutivkomitee zu richten.

b) Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomtrieb

Nach einer kurzen Diskussion über diese Frage wurde eine Resolution angenommen, deren Wortlaut wir im Anhang zu diesem Bericht wiedergeben. (Siehe Anhang 1.)

c) Asiatische Seeleute auf europäischen Schiffen

B. Majumder (National Union of Seamen of India) berichtete über die Taktiken der Reeder, welche – nachdem die asiatischen Schifffahrtsverbände im Zusammenhang mit dieser Frage gewisse Maßnahmen ergriffen hatten – ganz einfach beschlossen, ihre Besatzungen in anderen asiatischen Häfen anzuheuern. Er ersuchte die ITF dringend, die asiatischen Regierungen aufzufordern, den Empfehlungen der asiatischen Schifffahrtskonferenz der IAO vom Jahre 1953 Folge zu leisten. R. Laan (Regionaldirektor der ITF) erklärte, ihm sei auf seiner kürzlichen Asienreise mitgeteilt worden, daß außer Hongkong und Indonesien alle asiatischen Länder diese Empfehlungen zur Anwendung gebracht hätten, und daß gegenwärtig in bezug auf die Anwendung dieser Empfehlungen in Hongkong Verhandlungen mit dem britischen Kolonialamt (British Colonial Office) geführt würden. Nach einer kurzen Diskussion wurde beschlossen, daß der Ausschuß für asiatische Seeleute seine Arbeit fortsetzen und der nächsten Sektionskonferenz Bericht erstatten sollte.

d) Die argentinischen Seeleute

F. Azaña (Regionalvertreter der ITF für Lateinamerika) und J. Arranz (Argentine Seamen's Union SOMU) sprachen über die Schwierigkeiten, welche den argentinischen Seeleuten zufolge der Schließung ihres Heuerbüros durch die Regierung entstanden seien. Außerdem habe die Regierung gedroht, den Generalsekretär der argentinischen Seeleute zu verhaften. Die Konferenz beschloß, zu empfehlen, daß der Kongreß alle angeschlossenen Verbände auffordern sollte, die argentinischen Seeleute in ihrem Kampf zur Wiedereröffnung ihres Heuerbüros, zur Erhöhung ihrer Löhne und zur Zurückziehung des gegen den Generalsekretär ihres Verbandes erlassenen Haftbefehls zu unterstützen. Außerdem wurde beschlossen, die Anerkennung der Konferenz in bezug auf die Arbeit des Regionalvertreters der ITF für Lateinamerika zu Protokoll zu nehmen.

e) Transport von radioaktivem Material

Nach Diskussion verschiedener Aspekte wurde beschlossen, keine separate Resolution zu dieser Frage anzunehmen, weil mit der Beförderung solcher Güter auf dem Seewege besondere Bedingungen verbunden sind. Die Kollegen N. H. Akesson (Verband schwedischer Kapitäne), H. Hildebrand (ÖTV, Deutschland) und C. W. van Driel (Niederländischer Seeleute- und Hochseefischerverband) wurden beauftragt, im Namen der Seeleute an der gemeinsamen Konferenz der Binnenverkehrssektionen teilzunehmen und der Sektion über die Diskussionen zur Frage des Transports von radioaktivem Material Bericht zu erstatten. Außerdem wurde beschlossen, daß die Seeleute-

sektion diese Frage künftig zusammen mit dem Sachverständigen-Ausschuß der IMCO behandeln sollte.

f) Flaggendiskriminierung

J. Curran beantragte, daß diese Frage künftig so getrennt wie möglich von der Schattenflaggenfrage behandelt werden sollte. Er wies darauf hin, daß die Ansichten gewisser Regierungen und Verbände zur Frage der Flaggendiskriminierung in einem amerikanischen Gericht im Laufe der Behandlung einer Schattenflaggenfrage als ein Gegenargument angeführt worden waren. D. S. Tennant wies darauf hin, daß die Ansicht seines Verbandes, daß das Recht für die Flagge gilt, nicht auf Schattenflaggen anzuwenden ist. Das Sekretariat wurde beauftragt, einen Bericht über diese Frage auszuarbeiten, der der nächsten Sektionskonferenz als Diskussionsgrundlage dienen soll.

g) Rohrleitungen

Die Konferenz nahm eine Resolution zu dieser Frage an, deren Wortlaut wir am Ende dieses Berichtes wiedergeben. (Siehe Anhang 2.) Die Kollegen N. H. Akesson, H. Hildebrand und C. W. van Driel wurden beauftragt, den Standpunkt der Seeleutesektion zur Frage der Rohrleitungen auf der gemeinsamen Konferenz der Binnenverkehrssektionen zu vertreten und der Sektion Bericht zu erstatten.

h) IMCO-Sitzungen

Nach Betonung der Notwendigkeit der Koordinierung der Stellungnahme der verschiedenen Seeleute-Organisationen zu Fragen, die auf Sitzungen dieser besonderen Unterausschüsse behandelt werden, wurde beschlossen, daß die Verbände aller Länder auf Teilnahme an solchen Sitzungen bestehen sollten, und daß die ITF von einer solchen Teilnahme in Kenntnis gesetzt werden und ihr die notwendigen Dokumente übersandt werden sollten.

i) Joint Maritime Commission der IAO

C. W. van Driel erinnerte an die Tatsache, daß auf der letzten JMC-Sitzung von den Vertretern der Reeder und denen der Seeleute zwei Resolutionen über die Installation von Klimaanlage in den Besatzungsquartieren eingebracht worden waren. Diese Resolutionen wurden jedoch nicht zur Abstimmung gebracht, sondern an den Verwaltungsrat der IAO mit der Empfehlung übersandt, daß beide Resolutionen in den Bericht über die Sitzung aufgenommen werden sollten, um die Weiterbehandlung dieser Frage auf nationaler Ebene zu ermöglichen. Sodann nahm die Konferenz eine Resolution an, deren Wortlaut wir am Ende des Berichtes wiedergeben. (Siehe Anhang 3.)

j) Dreigliedriger JMC-Unterausschuß für Seeleute-Wohlfahrt

Kollege D. S. Tennant berichtete über die Schritte, welche in Großbritannien im Zusammenhang mit der Resolution dieses Unterausschusses über Zusammenarbeit in der Seeleute-Wohlfahrt (gemeinsame Wohlfahrtsprojekte) unternommen worden sind. Nach einer Diskussion über das zur Herbeiführung einer effektiven Koordinierung unserer Bemühungen am besten geeignete Verfahren, um ein Wohlfahrtszentrum in Europort in den Niederlanden bereitzustellen, nahm die Konferenz eine Resolution an, deren Wortlaut wir am Ende dieses Berichtes wiedergeben. (Siehe Anhang 4.)

Anträge

Die Konferenz befürwortete eine vom Britischen Offiziersverband eingereichte Resolution über das Wahlrecht der Seeleute. (Siehe Anhang 5.)

Sondersektion der Seeleute

Nach Entgegennahme eines Berichtes über die jüngsten Entwicklungen im Kampf der ITF gegen die Schattenflaggenschiffe verwies die Konferenz zwei Resolutionen zu dieser Frage an die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter.

Sektionsausschuß

Es wurde beschlossen, daß jedes Land zwei Mitglieder für den Sektionsausschuß vorschlagen soll. Soweit sind folgende Nominierungen gemacht worden:

<i>Land:</i>	<i>Mitglied:</i>
Dänemark	S. F. Andersen, E. Berthelsen (Stellvertreter E. Pedersen)
Estland	N. Metslov, G. Jerem
Finnland	N. Wälläri, Y. Fyhrqvist
Deutschland	H. Hildebrand, H. Wiemers
Griechenland	D. Benetatos, M. Petroulis (Stellvertreter: P. Palapothakis)
Großbritannien	D. S. Tennant (Vorsitzender), W. Hogarth
Israel	Z. Barash
Italien	F. Giorgi
Japan	R. Kamisawa, M. Kaneko
Norwegen	Th. Sønsteby, L. Lerstad
Pakistan	A. H. Mirza, S. M. S. Zafer
Philippinen	R. S. Oca
Schweden	J. S. Thore, N. H. Akesson
USA	J. Curran (Vizevorsitzender), J. S. Wall

Resolution über die Lage in Peru

Es wurde beschlossen, daß die Seeleutesektion die vom Kongreß angenommene und an sie weitergeleitete Resolution über die Lage in Peru zusammen mit der Sektion der Hafentarbeiter auf der gemeinsamen Konferenz der beiden Sektionen besprechen sollte.

Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomantrieb

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

EMPFIEHLT diese Konferenz den angeschlossenen Verbänden, sich in ihren betreffenden Ländern für eine Überprüfung der dort geltenden Sozialversicherungsbestimmungen einzusetzen, um sicherzustellen, daß diese Bestimmungen keine Vorschriften enthalten, welche verhindern könnten, daß Seeleute – einschließlich den auf Schiffen mit Atomantrieb und auf konventionellen Schiffen dienenden Seeleuten – voller Schadenersatz für alle Körperschäden, die ihnen zufolge eines nuklea-

ren Unfalls im Laufe ihrer Beschäftigung entstehen, zuteil wird; und *FORDERT* die angeschlossenen Organisationen *AUF*, die ITF von dem Resultat der obenerwähnten Überprüfung der Sozialversicherungsbestimmungen in Kenntnis zu setzen, damit – falls notwendig – koordinierte Maßnahmen – vielleicht auf internationaler Ebene und am besten durch die IAO – in die Wege geleitet werden können, um sicherzustellen, daß der vollen Schadenersatzleistung im Sinne der Bestimmungen des obenerwähnten Übereinkommens keine gesetzlichen Schwierigkeiten im Wege stehen, falls den Seeleuten oder Hafentarbeitern im Laufe ihrer Beschäftigung körperliche Schäden zufolge eines nuklearen Unfalls entstehen sollten.

Rohrleitungen

Diese Konferenz

IN ANBETRACHT DER AUFMERKSAMKEIT, welche die anderen Sektionen der ITF der Konstruktion und dem Betrieb von Rohrleitungen und deren Auswirkungen auf die betreffenden Transportzweige gewidmet haben;

STELLT FEST, daß sich diese Entwicklung wahrscheinlich auch auf die Schifffahrt – besonders im Küstenverkehr – auswirken wird, und schließt sich den von den Sektionen Eisenbahn, Straßentransport und Zivilluftfahrt (Bodenpersonal) in diesem Zusammenhang zum Ausdruck gebrachten Grundsätzen an:

1. Bevor die Baubewilligung für eine Rohrleitung erteilt wird, muß hinreichend nachgewiesen werden können, daß deren Erstellung:
 - a) dem allgemeinen wirtschaftlichen Interesse entspricht;
 - b) die Gewähr bietet, Transporte unter volkswirtschaftlich günstigeren Bedingungen durchführen zu können, als die bestehenden Verkehrsmittel;
 - c) im Rahmen eines Sozialprogramms erfolgt, das gewährleistet, daß die sozialen Folgen für das Personal der bisher am betreffenden Transport beteiligten Verkehrsunternehmen durch rechtzeitige und befriedigende Anpassungen aufgefangen werden.
2. Alle bestehenden und noch zu bauenden Rohrleitungen von Bedeutung sind im Rahmen eines Konzessionssystems der öffentlichen Kontrolle zu unterstellen. Damit soll eine diskriminierungsfreie Behandlung der Benutzer sichergestellt und Überkapazität vermieden werden. Sie sind außerdem in eine die Koordinierung der Verkehrsträger ausgerichtete Konzeption einzuordnen, um eine Angleichung der Pflichten und Lasten mit den übrigen Verkehrsträgern sicherzustellen. Die Auffassung der Gesellschaften, daß die Erstellung einer Rohrleitung lediglich eine Maßnahme der internen Betriebsrationalisierung darstelle, ist abzulehnen.
3. Den Vertretern aller Verkehrsträger – einschließlich der Schifffahrt – muß, durch Bereitstellung eines geeigneten Verfahrens, bei der Gewährung von Rohrleitungs-Baugenehmigungen ein Mitspracherecht eingeräumt werden.

Klimaanlagen für Besatzungsquartiere

Diese Konferenz,

IM HINBLICK darauf, daß durch die Bereitstellung von Klimaanlagen

in den Besatzungsquartieren die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden der Besatzungsmitglieder erhöht werden,

IST DER ANSICHT, daß die Unterkunftsräume der Besatzungsmitglieder auf allen neuen Schiffen mit Klimaanlage versehen sein sollten und daß – falls die zuständigen Behörden dies nicht als undurchführbar erachten – Klimaanlage auch in bestehenden Schiffen und in Schiffen, auf denen größere Reparaturen oder strukturelle Änderungen vorgenommen werden, installiert werden sollten;

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

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

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

Seeleute-Wohlfahrt

Diese Konferenz

NIMMT mit großer Befriedigung davon *KENNTNIS*, daß im JMC-Unterausschuß für Seeleute-Wohlfahrt eine Resolution über internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Seeleute-Wohlfahrt einstimmig angenommen und später von der JMC und vom Verwaltungsrat der IAO bestätigt worden ist;

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

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

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

Wahlrecht der Seeleute

Diese Konferenz,

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

RUFT die Regierungen auf, Maßnahmen zu treffen, daß den Seeleuten jede Möglichkeit der Ausübung ihres demokratischen Wahlrechtes als

Bürger der freien Welt durch persönliche Abstimmung oder durch Abstimmung mittels Post und andere angemessene Methoden geboten wird; und

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

Bericht über die Konferenz der Hochseefischer-Sektion

Die Konferenz der Hochseefischer fand am Montag, den 30. Juli, statt. Delegierte aus den folgenden Ländern waren anwesend: Belgien, Dänemark, Deutschland, Färöer, Finnland, Großbritannien, Italien, Japan, den Niederlanden, Norwegen und Pakistan. Außerdem nahm T. Bratt als Vertreter der IAO an der Konferenz teil.

Sektionsvorsitzender:

F. Haugen (Norwegen) wurde erneut zum Sektionsvorsitzenden gewählt. In seiner Abwesenheit wurde R. Dekeyzer (Belgien) zum Vizevorsitzenden und Berichterstatter gewählt.

Tätigkeitsbericht:

Der Tätigkeitsbericht für 1960/61 und für das erste Halbjahr 1962 wurde nach Diskussion der folgenden Punkte angenommen:

a) Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen:

Der Sekretär berichtete über die jüngsten Entwicklungen in bezug auf die vorgeschlagene Dritte Seerechtskonferenz der UN, auf der dieses Problem erneut besprochen werden soll. Die UN hatte das Ansuchen der ITF zur Einberufung dieser Konferenz abgelehnt mit der Begründung, daß gegenwärtig kein UN-Organ bestehe, welches sich mit dieser Frage befassen könnte. Daraufhin ersuchte das ITF-Sekretariat die angeschlossenen Hochseefischer-Verbände, bei ihren betreffenden Regierungen vorzusprechen und die Notwendigkeit der Einberufung einer solchen Konferenz zu betonen. Im Zusammenhang mit der auf der Sektionskonferenz in Esbjerg (März 1962) angenommenen Resolution zur Unterstützung des «6-plus-6-Konzeptes» erklärten die Delegierten der Färöer und Italiens, daß sie beabsichtigt hatten, gegen diese Resolution zu stimmen. Die Konferenz betonte erneut, daß besonders die Interessen jener Länder berücksichtigt werden müßten, welche wirtschaftlich hauptsächlich von der Hochseefischerei abhängig sind.

b) Hochseefischer-Fragen in der IAO:

Der Sekretär berichtete, daß im Dezember 1962 eine Sitzung des Zweiten IAO-Ausschusses über Fischereifragen stattfinden wird. Auf der Tagesordnung werden folgende Punkte stehen: Besatzungsquartiere, Sicherheit an Bord, Unfallversicherung, berufliche Ausbildung und Befähigungsnachweise. Außerdem ist es möglich, daß auf dieser Sitzung eine vorbereitende Diskussion über die Frage der Bemannung von Fischereifahrzeugen stattfinden wird.

c) **Modernisierung der Hochseefischerei:**

Die Diskussion war hauptsächlich von Hochseefischer-Genossenschaften, der beruflichen Ausbildung und der Subventionierung von Fischereiuunternehmen gewidmet. Die Konferenz war der Ansicht, daß die Bildung von Fischereigenossenschaften in Ländern, wie z. B. Pakistan, unterstützt werden und daß das Ansuchen des pakistanischen Delegierten um Entsendung eines Beraters über organisatorische und technische Fragen nach Pakistan an das ITF-Sekretariat weitergeleitet werden sollte. Auf eine Frage des italienischen Delegierten wurde mitgeteilt, daß die UN Food and Agricultural Organization in Rom eine Reihe von Dokumenten und Broschüren über Subventionierungsmethoden, technische Entwicklungen und Genossenschaften in mehreren Sprachen – einschließlich Italienisch – veröffentlicht hat.

Sektionsausschuß:

Die Delegierten wurden gebeten, schriftliche Nominierungen in bezug auf die Wahl der Mitglieder des Sektionsausschusses zu machen. Folgende Nominierungen wurden eingereicht:

<i>Land:</i>	<i>Mitglied:</i>
Belgien	R. Dekeyzer (Vizevorsitzender)
Deutschland	H. Hildebrand (Stellvertreter: H. Wiemers)
Färöer	J. Jakubsstovu
Finnland	B. Johansson
Großbritannien	P. Henderson
Italien	G. Sinesio
Japan	K. Takahaski
Niederlande	A. de Boon (Stellvertreter: C. W. van Driel)
Norwegen	E. Haugen (Vorsitzender)
Pakistan	J. H. Snirazi

R. Dekeyzer,
Berichterstatte

Bericht über die Konferenz der Zivilluftfahrtssektion

Die Konferenz der Zivilluftfahrtssektion begann am Montag, den 30. Juli, um 09.15 Uhr. Anwesend waren 46 Delegierte von 34 Verbänden aus Großbritannien, Schweden, Malta, Irland, den Niederlanden, Österreich, Finnland, Kolumbien, Kenia, den USA, Mexiko, Britisch-Guayana, Indonesien, Indien, Israel, Italien, Deutschland, Frankreich und Kanada.

Vor Beginn der Konferenz berichtete Kollege White, daß empfohlen worden sei, das in der Zivilluftfahrt beschäftigte Bodenpersonal einerseits und das fliegende Personal andererseits in zwei verschiedenen Sektionen zusammenzufassen. Er erklärte, daß diese zwei Gruppen aus praktischen Gründen separate Sitzungen halten würden und – wenn notwendig – gemeinsame Sitzungen.

Die Konferenz beschloß, daß die gegenwärtige Zusammensetzung der Sektion unverändert bleiben sollte.

Kollege White bat sodann um Nominierungen in bezug auf die Wahl des Vorsitzenden. Kollege J. K. Post vom Niederländischen Verband des Verkehrspersonals wurde vorgeschlagen, gewählt und übernahm den Vorsitz.

Kollege Post dankte den Delegierten für das in ihn gesetzte Vertrauen und bat um Nominierungen in bezug auf die Wahl des Vizevorsitzenden (fliegendes Personal). Die Kollegen D. S. Tennant (Britischer Offiziersverband) und R. Deseau (Verband französischer Flugingenieure) wurden vorgeschlagen. Kollege D. S. Tennant wurde mit 27 gegen 6 Stimmen gewählt.

Der Vorsitzende bat die Delegierten, sich zum Andenken an den verstorbenen Kollegen Gambart de Lignière von ihren Sitzen zu erheben.

Der Vorsitzende bat sodann um Nominierungen in bezug auf die Wahl des Vizevorsitzenden (Bodenpersonal). Kollege E. Padilla (Sindicato Nacional de Trabajadores «Avianca», Kolumbien) wurde vorgeschlagen. Kollege White erklärte, daß der Vertreter dieses Verbandes in den Unterausschuß des Kabinenpersonals gewählt worden sei, aber nicht in der Lage war, an den Sitzungen dieses Ausschusses teilzunehmen. Kollege Padilla erklärte, sein Verband könne einen Vertreter zu unseren Sitzungen schicken, wenn die ITF die Reise- und Aufenthaltskosten bezahlen würde. Kollege White wies den Kollegen Padilla und die anderen Delegierten darauf hin, daß die Reise- und Aufenthaltskosten der an normalen Sitzungen bei der ITF teilnehmenden Delegierten in allen Fällen von den sie entsendenden Verbänden getragen würden.

Sodann wurde besprochen, ob es überhaupt notwendig sei, einen Vizevorsitzenden für das Bodenpersonal zu haben, da ja der Vorsitzende diese Berufsgruppe vertritt. Die Diskussion führte zu der Schlußfolgerung, daß die Sektion keinen Vizevorsitzenden für das Bodenpersonal benötige.

Der Vorsitzende hieß sodann Kapitän Z. L. Zeyfert und Kapitän O. Forsberg von der International Airlines Association willkommen.

Der Vorsitzende, Kollege J. K. Post, wurde zum Berichterstatter gewählt. Sodann wurde der Tätigkeitsbericht Punkt für Punkt behandelt. Kollege Helge Pettersson (Svenka Transportarbetareförbundet) berichtete über das Abkommen, welches der Schwedische Transportarbeiterverband im Namen der im Dienste der SAS stehenden Flugingenieure mit der SAS abgeschlossen habe. Das Abkommen sieht vor, daß der selbständige Flugingenieur auf allen SAS-Düsenflügen durch einen dritten Piloten, der eine Flugingenieurslizenz besitzt, ersetzt werden soll, außer auf der Strecke zwischen Lissabon und Rio de Janeiro. Die Weiterbeschäftigung der dadurch abgeschafften Flugingenieure ist garantiert worden, und auch in bezug auf ihren Gehalt bis zur Erreichung des Rücktrittsalters wurden Garantien geleistet.

Dies führte zu einer allgemeinen Diskussion über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen. Die meisten Delegierten brachten ihre Besorgnis darüber zum Ausdruck, daß sich solche Entwicklungen nicht mit den diesbezüglichen Richtlinien der ITF vereinbaren ließen und nicht im besten Interesse der Zivilluffahrt seien.

Kollege D. S. Tennant sprach über die Lage in Großbritannien und erklärte, die britischen Verbände würden sich mit allen Mitteln für die Beibehaltung speziell ausgebildeter Besatzungsmitglieder einsetzen. Er forderte die Delegierten aller Zivilluffahrtskategorien auf, im gemeinsamen Interesse zusammenzuarbeiten.

Kollege A. Sirac (Syndicat National des Officiers Radios de l'Aviation Civile, Frankreich) sprach über das Bedürfnis nach Einführung eines neuen Flugdienstgrades, welcher Kenntnisse über Verbindungsmethoden sowie mechanische und vielleicht auch navigatorische Kenntnisse voraussetzt. Er war der Ansicht, daß die in bezug auf die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen bestehenden Probleme durch die Einführung eines solchen Dienstgrades gelöst werden könnten und unterbreitete eine Resolution in

diesem Sinne. Kollege White erklärte, daß mit diesem Vorschlag derartige komplizierte Folgen verbunden seien, daß er nicht an Ort und Stelle angemessen erwogen werden könnte und schlug vor, diese Frage auf einer kommenden Sitzung – vielleicht im Oktober – weiterzubesprechen. Kollege Sirac erklärte sich damit einverstanden. Kollege R. Old (Association Sindical de Pilots Aviateurs, Mexiko) unterbreitete sodann im Namen seines Verbandes eine Resolution, die die Anerkennung des Grundsatzes, daß kein Bedürfnis nach Führung speziell ausgebildeter Besatzungsmitglieder mehr besteht, und daß das dritte Besatzungsmitglied Pilotenausbildung genossen haben sollte, befürwortet.

An der darauffolgenden Diskussion nahmen fast alle Delegierten teil. Die mexikanischen Delegierten wurden ersucht, ihre Resolution zurückzuziehen, aber Kollege Victoria forderte erneut ihre Annahme.

Inzwischen waren Abschriften eines Resolutionsentwurfes der ITF verteilt worden, in dem die gegenwärtige Besatzungspolitik der ITF erneut bekräftigt wird.

Nach weiteren Diskussionen schlug Kollege E. J. Hickey (International Association of Machinists, USA) vor, die Resolution der mexikanischen Delegation an die nächste Sektionssitzung zu verweisen und beantragte die Annahme der Resolution des Sekretariates zur Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen. Dieser Antrag wurde von Kollege R. Deseau unterstützt und angenommen.

Im Laufe der Diskussion über Kabinenpersonalfragen verwies Kollege White auf die Arbeit des diesbezüglichen Unterausschusses und das von diesem Unterausschuß ausgearbeitete Dokument über die Mindest-Beschäftigungsbedingungen des Kabinenpersonals. Er schlug vor, daß dieses Dokument, zusammen mit dem Bericht über die Konferenz der Zivilluftfahrtssektion, einer Plenarsitzung des Kongresses vorgelegt werden sollte. Kollege R. R. Smeal (Canadian Airline Flight Attendants' Association) beantragte dies, Kollege P. Barbier (Syndicat National du Personnel Navigant Commercial, Frankreich) unterstützte den Antrag, und der Antrag wurde angenommen. Sodann verwies Kollege R. R. Smeal auf die Arbeit des obenerwähnten Unterausschusses in bezug auf die Lizenzierung des Kabinenpersonals und die Schlußfolgerungen der ICAO zu dieser Frage.

Die Konferenz befaßte sich mit dem Wortlaut einer Resolution, in der die Verbände des Bodenpersonals aufgefordert werden, darauf zu achten, daß alle ICAO-Wahrungsvorschriften befolgt werden und ersucht werden, dem Sekretariat über ihre diesbezüglichen Bemühungen Bericht zu erstatten.

Kollege Z. Barash (Histadrut, Israel) beantragte die Annahme dieser Resolution, Kollege E. J. Hickey unterstützte den Antrag, und die Resolution wurde angenommen. Kollege Post erklärte, die angeschlossenen Verbände des Bodenpersonals sollten darauf achten, daß ihre Vertreter an ITF-Sitzungen des Bodenpersonals teilnehmen.

Der Vorsitzende bat um Anträge zur Annahme des Tätigkeitsberichtes. Kollege A. Holmes (Transport & General Workers' Union, Großbritannien) stellte einen diesbezüglichen Antrag, der von Kollege J. M. Flynn (Indian Flight Engineers' Association) unterstützt wurde.

Der Tätigkeitsbericht wurde einstimmig angenommen.

Sodann kam eine Resolution über den Transport von radioaktivem Material zur Diskussion. Die Annahme dieser Resolution wurde von Kollege E. J. Hickey beantragt und von Kollege F. G. Page (Transport and General Workers' Union, Großbritannien) unterstützt.

Die Konferenz beauftragte den Vorsitzenden und den Kollegen Deseau, an

der gemeinsamen Binnenverkehrs-Sektionskonferenz, auf der der Transport von radioaktivem Material besprochen werden wird, teilzunehmen.

Sodann kam eine Resolution über die Verschmelzung von Zivilluftfahrts-Gesellschaften zur Besprechung. Kollege E. J. Hickey beantragte die Annahme dieser Resolution, und Kollege D. S. Tennant unterstützte den Antrag.

Daraufhin wurde eine Resolution diskutiert, in der die von der ITF auf die ICAO gerichteten Vorschläge zur Änderung der Lizenzierungsbestimmungen der Flugingenieure und zur Lizenzierung des Kabinenpersonals befürwortet werden. Kollege van der Kolk (Vereniging von KLM Pursers en Hofmeesters, Holland) beantragte die Annahme dieser Resolution; Kollege R. Deseau unterstützte diesen Antrag, und die Resolution wurde angenommen.

Abschriften der angenommenen Resolutionen sowie eine Abschrift (nur in Englisch) des Dokumentes über die Arbeitsbedingungen des Kabinenpersonals befinden sich im Anhang zu diesem Bericht.

Eine Resolution des Kollegen G. L. Fogg (Indian Flight Engineers' Association) über die Folgen des Austausches von Flugzeugen wurde diskutiert, und nach Erwägung der wichtigsten Aspekte dieses Problems wurde beschlossen, daß es besser wäre, diese Frage auf der nächsten Sektionskonferenz ausführlich zu besprechen.

Kollege White berichtete, daß der Sektionskonferenz nur ein Entschließungsantrag unterbreitet worden sei, und zwar der Antrag der Mexikanischen Pilotenvereinigung. Dieser Antrag sei bereits während der Diskussion des Tätigkeitsberichtes behandelt worden.

Im Zusammenhang mit der Wahl des Sektionsausschusses verwies Kollege White auf die Schwierigkeit, daß in der Sektion so viele Berufsgruppen zusammengefaßt seien, die alle im Sektionsausschuß vertreten sein wollten. Nach einer kurzen Diskussion erklärte sich die Sektion mit den Argumenten des Kollegen White einverstanden und beschloß, keinen Sektionsausschuß zu wählen. Kollege Lapeyre (Fédération des Travaux Publics et des Transports, Frankreich) schlug vor, daß die nächste Sitzung des Zivilluftfahrtspersonals eine volle Sektionskonferenz sein sollte, da gewisse Fragen bestünden, die sowohl von Vertretern des Bodenpersonals als auch des fliegenden Personals besprochen werden könnten. Der Vertreter der Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, Mexiko, erklärte, es wäre besser, wenn das Bodenpersonal und das fliegende Personal ihre Probleme separat besprechen würden. Die meisten Delegierten stimmten jedoch dem Vorschlag des Kollegen Lapeyre zu und waren damit einverstanden, daß gegen Ende Oktober eine volle Sektionskonferenz in Paris stattfinden sollte. Die Konferenz richtete eine entsprechende Empfehlung an das Exekutivkomitee.

Unter «Verschiedenes» erklärte Kollege Hassan Ali (Guiana Air Transport Trade Union, Britisch-Guiana), daß die ITF und der IBFG den Entwicklungen im karibischen Raum im Zusammenhang mit der Verschmelzung von Zivilluftfahrts-Gesellschaften und der bestehenden Tendenz zur Verbreitung des Kommunismus ihre besondere Aufmerksamkeit widmen sollten.

Kollege D. S. Tennant erklärte, daß er beabsichtige, auf der nächsten Sitzung die Frage aufzuwerfen, ob sich die ITF mit technischen Zivilluftfahrtsproblemen befassen sollte. Außerdem werde er vorschlagen, daß die Möglichkeit der Bereitstellung technischer Unterstützung durch das Sekretariat in Erwägung gezogen werden sollte. Diese Unterstützung könnte durch Zahlung zusätzlicher Mitgliedsbeiträge erzielt werden.

Vor Schluß der Sitzung bat der Vorsitzende die angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände, seinem Ansuchen und auch dem Ansuchen des Kollegen White um regelmäßige Übersendung von Informationen an das Sekretariat

Folge zu leisten, damit die Ausarbeitung von Dokumenten erleichtert werden kann.

Die Sitzung schloß um 13.15 Uhr.

J. K. Post,
Berichtersteller

Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen

Der 27. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Helsinki, Juli/August 1962,

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

ERINNERT DARAN, daß die ITF seit ihrem 24. Kongreß (Wien 1956) stets die Führung speziell ausgebildeter Besatzungsmitglieder gefordert hat;

NIMMT ZUR KENNTNIS, daß die überwiegende Mehrheit der Zivilluftfahrt-Unternehmen der Welt diesen Standpunkt teilen;

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

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

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

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

Transport von radioaktivem Material

Diese Konferenz

NIMMT mit Befriedigung davon *KENNTNIS*, daß sich die Sektionen Eisenbahn und Straßentransport bereits mit dem Problem des Transportes von radioaktivem Material befaßt haben;

STELLT FEST, daß dieses Problem auch für das in der Zivilluftfahrt beschäftigte Personal von besonderem Interesse ist, und

ERSUCHT die Zivilluftfahrtssektion, in enger Zusammenarbeit mit den anderen ITF-Sektionen, diese Frage im Interesse des Zivilluftfahrtspersonals weiterzuverfolgen.

IACO-Bestimmungen

Dieser 27. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Helsinki, Juli/August 1962,

IST DER ANSICHT, daß es für die Gewährleistung eines Höchstmaßes an Sicherheit und Leistungsfähigkeit unentbehrlich ist, daß alle Flug-

zeugbesatzungsmitglieder über Qualifikationen verfügen, die ihnen erlauben, ihre besonderen Funktionen mit einem Höchstmaß an Fähigkeit auszuüben;

STELLT FEST, daß die von der ICAO erlassenen Vorschriften eine wertvolle Grundlage für die Festlegung von Lizenzierungserfordernissen bilden;

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

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

1. **ERKLÄRT**, daß: – Die von der ICAO in bezug auf die Ausstellung einer Flugingenieurlizenz gestellten Bedingungen eine Grundausbildung als Luftfahrtsmechaniker erforderlich machen sollten;
2. Die ICAO-Bestimmungen Vorschriften in bezug auf die Lizenzierung des Kabinenpersonals machen und Einzelheiten über die für die Erlangung einer Kabinenpersonalslizenz erforderlichen Mindestbefähigungen und -ausbildung enthalten sollten.

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

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

Bodenpersonal

Der 27. Kongreß der ITF, Helsinki, Juli/August 1962,

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

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

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

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

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

Verschmelzungen

Der 27. Kongreß der ITF, Helsinki, Juli/August 1962,

NIMMT ZUR KENNTNIS, daß in verschiedenen Teilen der Welt eine zunehmende Tendenz zur Verschmelzung bzw. Fusion von Zivilluftfahrtsgesellschaften besteht;

STELLT FEST, daß solche Verschmelzungen oft zu einer Reorganisation der im Dienst der betreffenden Gesellschaften stehenden Arbeiter führt;

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

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

Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion

Die Konferenz fand am Nachmittag des 28. Juli und am Nachmittag des 30. Juli 1962 statt. Sie war von 128 Delegierten aus 39 Ländern besucht.

Die Kollegen R. Bratschi, langjähriges Mitglied der Exekutive der ITF, P. Seton von der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Th. Rasschaert vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) wohnten der Konferenz ebenfalls bei.

Wahl des Präsidenten, des Berichterstatters und eines Vizepräsidenten

Kollege Richard Freund, Sektionspräsident seit 1959, erklärte altershalber seinen Rücktritt als Präsident und Mitglied des Ausschusses. Im Einvernehmen mit dem Sektionsausschuß schlug er zum Nachfolger als Präsident den Kollegen Robert Degrès vom Französischen Eisenbahnerverband vor.

Kollege Degrès wurde einstimmig und mit Beifall gewählt und auch zum Berichterstatter bestimmt.

Er dankte dem scheidenden Präsidenten für seine langjährige und verdienstvolle Tätigkeit in der Eisenbahnersektion der ITF.

Auf Antrag der französischen Delegation wurde Kollege Sidney Greene, Generalsekretär des britischen Verbandes NUR, einstimmig und unter Beifall zum Vizepräsidenten der Sektion gewählt.

Tätigkeitsbericht

Sektionssekretär H. Imhof leitete die Diskussion zum Tätigkeitsbericht mit einem Hinweis auf die vom Sektionsausschuß in seiner Sitzung vom Mai 1962 diskutierten Probleme ein. An der Diskussion beteiligten sich elf Kollegen, wobei u. a. folgende Fragen angesprochen wurden:

a) Die kürzlichen Streikbewegungen in Spanien

Die Konferenz nahm mit großer Genugtuung die Mitteilung der spanischen Delegation (Exil) zur Kenntnis, daß die kürzlichen Unruhen zu einer wesent-

lichen Verbesserung der Grundlöhne und der Pensionen der spanischen Eisenbahner geführt haben. Er dankte der ITF für die getroffenen Solidaritätsaktionen.

b) Die Verhältnisse bei den griechischen Eisenbahnern

Die organisatorische Zusammenfassung der zwei getrennten Eisenbahnverwaltungen könnte erneut zu Abwehrmaßnahmen der griechischen Eisenbahnerföderation Anlaß geben, falls damit eine Verschlechterung der Anstellungsverhältnisse für einen Teil des Personals verbunden werden sollte. Die griechische Delegation ersucht daher die ITF, in einem solchen Fall wiederum mit geeigneten Schritten einzugreifen.

c) Auswirkungen der Modernisierung: Nachwuchsprobleme

Die deutsche Delegation wünschte die Durchführung einer Untersuchung über die Auswirkungen der Modernisierung auf die Rekrutierung und die Ausbildung junger Eisenbahner. Sie brachte auch zum Ausdruck, daß die europäischen Eisenbahnerverbände erwägen sollten, internationale Zusammenkünfte junger Eisenbahner vermehrt zu fördern.

d) Unterstützung seitens der ITF bei der Überwindung gewerkschaftlicher und beruflicher Schwierigkeiten

Die Delegationen von Malaysia, Argentinien, Bolivien und Zentralafrika legten die großen Schwierigkeiten dar, mit denen ihre Gewerkschaften sich gegenwärtig zu befassen hatten. Sie ersuchten die ITF, ihnen die Überwindung dieser Schwierigkeiten durch die Entsendung erfahrener Gewerkschafter zu erleichtern.

e) Verkehrspolitische Probleme in der EWG und in den andern Ländern

Die österreichische Delegation drückte den Wunsch aus, daß die ITF-Gewerkschaften der außerhalb der EWG stehenden Länder über die Tätigkeit der ITF-Verbände der EWG auf dem Gebiete der Verkehrspolitik besser orientiert werden sollten. Die außenstehenden Gewerkschaften sollten Gelegenheit haben, bei der Beratung von Fragen der sozialen Harmonisierung mitzuwirken.

f) Das Streikrecht der Eisenbahner

Die kanadische Delegation unterstrich die Bedeutung der Ausarbeitung eines Berichts über die Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner. Sie verwies auf die kürzliche Praxis der kanadischen Regierung, drohende Streiks durch Sondergesetze zu unterdrücken und damit die Gewerkschaft ihrer wirkungsvollsten Waffe zu berauben.

Nach erfolgter Aussprache genehmigte die Konferenz den Tätigkeitsbericht des Sektionssekretärs und dankte ihm für die geleistete Arbeit.

Fortsetzung der Sitzung: Montag, 30. Juli 1962, 15 Uhr.

Sozialcharta der Eisenbahner

Der Sektionssekretär erinnerte einleitend an den Wunsch der Sektionskonferenz vom Juli 1960 in Bern, daß das Sekretariat mit den angeschlossenen Verbänden versuchen sollte, ein Forderungsprogramm aufzustellen, das den

Verbänden im Abwehrkampf gegen die schwerwiegenden Folgen der Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen dienen könnte. Er streifte kurz die energischen, aber praktisch fruchtlosen Anstrengungen, die während der Binnenverkehrskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation vom Mai 1961 auf diesem Gebiet unternommen worden sind. Die dort von der Arbeitgeberseite diktierten Schlußfolgerungen zum Problem seien im September 1961 von der Internationalen Eisenbahnerkonferenz in Paris einmütig abgelehnt worden. Gleichzeitig erhielt das Sekretariat den Auftrag, die nun der Konferenz vorliegende Sozialcharta auszuarbeiten. Der Sektionssekretär erklärte, daß noch nie in seiner sechsjährigen Tätigkeit in der ITF im Rahmen der Eisenbahnersektion eine Arbeit von so zahlreichen Verbänden durch Anregungen unterstützt worden sei wie im Falle dieser Sozialcharta. Nach einem kurzen Hinweis auf deren Inhalt ersuchte er die Konferenz, ihr nicht nur zuzustimmen, sondern sie anschließend auf nationaler Ebene auch als wirksames Instrument zu benützen.

Die Kollegen *Rathbone* (NUR, Großbritannien), *Smith* (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers) und *Alonso* («La Fraternidad», Argentinien) erklärten ihre volle Unterstützung dieser Charta, die sie als eines der bedeutendsten Dokumente der Eisenbahnersektion bezeichneten. Es gehe aber vor allem darum, dieses Kampfdokument nicht einfach zu beschließen, sondern auf nationaler Ebene auch durchzusetzen. Ihr Appell wurde mit großem Beifall aufgenommen.

In der darauffolgenden Abstimmung wurde die Sozialcharta der Eisenbahner einstimmig und ohne Stimmenthaltungen gutgeheißen. Sie ist diesem Bericht beigelegt.

Datum und Ort der nächsten Sektionskonferenz

Präsident *Degrís* erklärte, daß es in Anbetracht der Ungewißheit, ob die ITF-Kongresse inskünftig in zwei- oder dreijähriger Folge abgehalten werden, nicht möglich sei, das Datum jetzt zu beschließen. Er ersuchte die Konferenz, die Bestimmung dem Sektionsausschuß zu überlassen.

Die Konferenz hat zugestimmt.

Die Aufforderung des Präsidenten, Vorschläge für den Ort der nächsten Konferenz einzureichen, blieb unbeantwortet. Die Festsetzung des nächsten Tagungsortes wurde daher von der Konferenz ebenfalls dem Sektionsausschuß überlassen.

Wahl des Sektionsausschusses

Präsident *Degrís* gab einleitend die Liste der gegenwärtigen Mitglieder des Sektionsausschusses bekannt. Er fragte an, ob der Wunsch vorhanden sei, weitere Länder in den Sektionsausschuß aufzunehmen. Im gleichen Zusammenhang wurde die Frage aufgeworfen und in zustimmendem Sinne entschieden, daß der Sektionsausschuß inskünftig aus Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern bestehen soll. Es soll jedoch den einzelnen Verbänden überlassen sein, stellvertretende Mitglieder hier zu bestimmen oder von Fall zu Fall selbst einen Stellvertreter für eine Sitzung zu ernennen. Auf Grund dieses Vorgehens ergab sich aus den schriftlichen Vorschlägen folgende Zusammensetzung des Sektionsausschusses, die von der Konferenz gebilligt wurde:

<i>A. Europa</i>		
<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Stellvertreter</i>
Osterreich	E. Ulbrich	—
Benelux	A. Tonneaux (Belgien)	G. J. H. Alink (Niederlande)
Skandinavien	M. Trana (Norwegen)	G. Kolare (Schweden)
Großbritannien	S. Greene (NUR), Vizepräsident	W. J. P. Webber (TSSA)
Schweiz	E. Haudenschild	—
Deutschland	F. Berger	F. Eichinger
Frankreich	R. Degrís (FO), Präsident	W. Matthies (ÖTV) F. Laurent (FO)
Italien	B. Costantini	G. Thevenet (Cadres) E. Zanetti
<i>B. Nordamerika</i>		
USA und Kanada	D. S. Beatty (RLEA)	—
<i>C. Lateinamerika</i>		
Argentinien, Chile, Uruguay	H. Alonso (Argentinien)	R. Martinez (Uruguay)
Bolivien, Peru	J. S. Obando (Bolivien)	N. Chanca (Peru)
Kolumbien, Ekuador, Venezuela	A. Hernandez (Kolumbien)	A. Salinas (Venezuela)
Mexiko, Zentralamerika	— (Mexiko)	E. Abarca (Costarica)
<i>D. Asien</i>		
Japan	K. Suzuki	—
Indien	P. R. Gupta	M. S. Hoda
Indonesien	R. A. Santoso	—
Korea	Sang Kyu Oh	—
<i>E. Afrika</i>		
Kenia	J. Akumu	—
Rhodesien, Bechuanaland	M. A. Ndabambi	—
Tanganjika	S. J. Katangutu	—
Tunesien	M. A. Hellal	—

Verschiedenes

Der Generalsekretär des Argentinischen Seeleuteverbandes und der Generalsekretär von «La Fraternidad» in Argentinien baten die Konferenz um ihre Unterstützung der zwei folgenden Wünsche:

1. Die Eisenbahnersektion soll sich dafür einsetzen, daß der Haftbefehl gegen den Generalsekretär der argentinischen Seeleutegewerkschaft aufgehoben und ihm die gewerkschaftliche Immunität wieder zuerkannt wird.
2. Die Eisenbahnersektion soll sich dafür einsetzen, daß die Exekutive der ITF in Erwägung zieht, für Lateinamerika einen beratenden Ausschuß zu schaffen.

Die Konferenz erklärte sich damit einverstanden, diese Wünsche durch Aufnahme in diesen Bericht an die zuständigen Instanzen weiterzuleiten.

R. Degrís, Berichterstatter

Sozialcharta der ITF betreffend Rationalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen

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

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

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

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

Sozialcharta:

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

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

3. Bei Versetzungen in andere Tätigkeitsgebiete sind dem Arbeitnehmer die bisherigen Bezüge, mit Einschluß seiner Vorrückungsansprüche, auch dann weiterhin zu gewährleisten, wenn er vorübergehend in tiefer bewerteten Diensten beschäftigt wird. Wo die Versetzung mit einem Wohnungswechsel verbunden ist, dürfen dem Arbeitnehmer daraus weder Kosten noch Verluste erwachsen.
4. Im Rahmen besonderer Abkommen sind zwischen Unternehmungsleitung und Gewerkschaft Umschulungsprogramme auszuarbeiten, um allen Arbeitnehmern, die durch Personalreduktionen betroffen werden, Gelegenheit zu kostenloser Umschulung auf andere Tätigkeiten einzuräumen. Während der Umschulung darf dem Arbeitnehmer kein Einkommensverlust erwachsen.
5. Die Systeme der Berufseinweisung und -bewertung müssen den erhöhten Anforderungen, die im Zusammenhang mit neuen Methoden und Techniken an den Arbeitnehmer gestellt werden, Rechnung tragen. Insbesondere sind Erscheinungen, wie dauernde geistige Anspannung, starke Ermüdung und die Einwirkung einer hohen Verantwortung aus Tätigkeiten, denen die Sicherheit des Betriebes anvertraut ist, bei der Berufseinweisung entsprechend zu berücksichtigen.
6. Die angemessene Beteiligung des Personals an den Ergebnissen einer Produktionssteigerung ist für die Eisenbahner und ihre Gewerkschaft von entscheidender Bedeutung. Ein solcher Anteil am Ertrag der Rationalisierungsmaßnahmen ist geeignet, das positive Interesse beim Personal zu wecken und seine Mitarbeit zu fördern. Die Beteiligung des Personals am Ertrag soll gewährleistet werden durch:

- Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit ohne Lohneinbuße. Diese soll dem Fortschreiten der Produktivität angepaßt werden. Die Verkürzung der Arbeitszeit soll in Ländern, wo auf Grund der Wirtschaftslage ein Bedürfnis nach Arbeitsmöglichkeiten vorliegt, als Maßnahme zur Schaffung von Arbeitsplätzen durchgeführt werden, wobei die daraus entstehenden Mehrkosten den Eisenbahnen durch die öffentliche Hand zu erstatten sind. In keinem Fall sollte bei fortgeschrittener Rationalisierung die wöchentliche Arbeitszeit 40 Stunden übersteigen.
 - Verbesserung der Reallöhne.
 - Verbesserung der betrieblichen Sozialeinrichtungen und vor allem der Pensionsrechte und des Hinterbliebenenschutzes.
 - Bessere Vergütungen für Überzeitarbeit sowie für Arbeitsleistungen während der Nacht und an Sonn- und Feiertagen.
 - Verbesserung der Aufstiegsmöglichkeiten und Organisation von Kursen für die berufliche Weiterbildung.
7. Solange der Personalabbau eine Folge fortschreitender Rationalisierungsmaßnahmen ist, sollen keine Arbeitsleistungen, die bisher vom Eisenbahnpersonal erbracht worden sind, an außenstehende Firmen vergeben werden. Die bestehenden Verträge mit außenstehenden Firmen sollen im Hinblick auf eine mögliche Ausdehnung der betriebseigenen Produktion, vor allem von Bestandteilen und Ausrüstungen, neu überprüft werden.
8. Die Verwendung von Aushilfspersonal soll so weit eingeschränkt werden, daß eine ausreichende Zahl qualifizierter Arbeitskräfte mit festem Anstellungsverhältnis jederzeit verfügbar ist. Die Dauerbeschäftigung mit festem Jahreseinkommen darf durch die Schwankungen im Verkehrsaufkommen nicht in Frage gestellt werden. Sie bildet im Eisenbahnbetrieb jenen Teil der Fixkosten, der dem beschäftigten Menschen zugute kommt. Als solcher ist er mindestens ebenso bedeutsam wie die aus den Anlagen und dem Rollmaterial resultierenden Kapitalkosten, die bei Verkehrsschwankungen auch unverändert bestehen bleiben.
9. Die Rationalisierung führt zu einer ständig wachsenden Intensität der Arbeit und erhöht die Verantwortlichkeiten. Daraus ergeben sich zusätzliche Unfall- und Krankheitsrisiken. Die Leistungen bei Unfällen und Erkrankungen im Personal müssen daher auf einen hohen Stand gebracht werden. Arbeitnehmer, die in der Folge von Unfällen und Krankheiten nicht mehr in ihrer angestammten Tätigkeit verwendet werden können, sind zu Lasten des Betriebes umzuschulen und ohne Einkommens- oder andere Verluste in geeigneter Stellung weiterzubeschäftigen, soweit ihr Gesundheitszustand das zuläßt. Zum Schutze des Personals sind außerdem regelmäßige ärztliche Untersuchungen durchzuführen.

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

Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen des Binnenverkehrs

Diese gemeinsame Konferenz der drei Binnenverkehrssektionen, die vor allem zu der Beschlußfassung über gemeinsame Richtlinien betreffend den Bau und Betrieb von Rohrleitungen und betreffend den Transport von radioaktivem Material einberufen wurde, war sehr stark besucht. Es nahm an ihr auch eine Delegation der Seeleute und der Hafendarbeiter teil.

Wahl des Präsidenten und Berichterstatters

Kollege *S. Greene* vom Britischen Eisenbahnerverband (NUR) wurde zum Präsidenten und Berichterstatter gewählt.

Gewerkschaftspolitische Richtlinien zur Frage der Rohrleitungen

Der Stellvertretende Generalsekretär, *Imhof*, verwies einleitend auf die Behandlung dieser wichtigen Frage in den einzelnen Sektionen des Binnenverkehrs. Nachdem sich die Sektionen Eisenbahn und Straßentransport auf eine gemeinsame Formulierung geeinigt hatten, beschloß die Sektion Binnenschifffahrt auf ihrer Konferenz vom Mai 1962 eine Anzahl Abänderungen. Die wichtigste dieser Abänderungen hatte zum Ziel, die Erklärung im zweiten Absatz zu streichen, wonach der Rohrleitungsverkehr nicht als Werkverkehr betrachtet werden soll. Das Sekretariat habe daraufhin versucht, aus den bestehenden zwei Texten eine Kompromißvorlage zu formulieren, die der Konferenz zusammen mit den zwei bisherigen Texten unterbreitet wurde. Kollege *Harrison* (RLEA) erklärte einleitend, daß er diese vorgelegten Richtlinien grundsätzlich gutheiße, jedoch vorschlagen möchte, sie nicht auf Rohrleitungen für den Öltransport zu beschränken. Er verwies auf die Entwicklung in den USA, wo man bereits eine Rohrleitung für den Transport pulverisierter und mit Wasser vermengter Kohle in Betrieb gesetzt hat. Gegenwärtig stehe ein weiteres Projekt zur Diskussion, das die Erstellung einer 450 Meilen langen Rohrleitung für den Kohlentransport von Westvirginien nach New York zum Ziele hat. Sollte diese Rohrleitung erstellt werden, dann würden rund 3000 Eisenbahner ihren Arbeitsplatz verlieren. Es gelte daher, mit allen Mitteln gegen solche Projekte dort anzukämpfen, wo die traditionellen Verkehrsträger ohne neue Investitionen die in Frage stehenden Transporte wirtschaftlich durchführen können.

Die Konferenz erklärte sich mit dieser Erweiterung der Entschließung und den dadurch notwendig werdenden Abänderungen einverstanden.

Kollege *Smeding* (Niederlande) befürwortete die Streichung der Erklärung im letzten Satz des zweiten Absatzes, wonach die Auffassung der Gesellschaften, Erstellung und Betrieb einer Rohrleitung sei lediglich eine Frage der betriebsinternen Rationalisierung, abgelehnt werden müsse. Die Kollegen *Seibert* und *Mikkelsen* von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands setzten sich für die Beibehaltung dieser Erklärung ein, da sie eine wesentliche Verdeutlichung unserer Auffassungen darstellt.

Die Abstimmung ergab eine sehr große Mehrheit zugunsten der Beibehaltung des betreffenden Satzes.

Kollege *Cousins* ersuchte die Konferenz, den zweiten Satz des dritten Absatzes zu streichen, der verlangt, daß es den Verkehrsunternehmungen, die durch die Erstellung von Rohrleitungen Transportverluste erleiden, möglich

gemacht werden soll, sich an den Rohrleitungsunternehmen zu beteiligen. Er erklärte, eine solche Bestimmung würde es einer verstaatlichten Rohrleitungsunternehmung zur Pflicht machen, Privatunternehmen als Betriebspartner zuzulassen. Einer solchen Lösung könnte die britische Delegation niemals zustimmen. Die darauf folgende Abstimmung ergab jedoch keine Mehrheit für diesen Antrag.

Die von der Konferenz abschließend mit großer Mehrheit gutgeheißenen Richtlinien, denen sich auch die Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter in grundsätzlicher Hinsicht anschlossen, sind in der Beilage A wiedergegeben.

Transport von radioaktivem Material

Der Stellvertretende Generalsekretär, *Imhof*, gab einleitend einen Überblick über die Behandlung dieses bedeutenden Problems in einzelnen Sektionen der ITF. Sie begann auf den Konferenzen der Sektionen der Eisenbahner und des Straßentransports vom Herbst 1961. Kurz darauf schloß sich die Sektion der Zivilluftfahrt den Entschlieûungen der zwei vorerwähnten Sektionen an. Die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter vom Juli 1962 beschloß, das Problem während ihrer Sektionskonferenz in Helsinki zu behandeln.

Um zu einer für alle interessierten Sektionen der ITF gleichlautenden Entschlieûung zu kommen, sei dieser Binnenverkehrskonferenz die von der Sektion Straßentransport gutgeheiûene Entschlieûung als Diskussionsgrundlage vorgelegt worden. Das Problem sei übrigens in den Sektionsberichten des Tätigkeitsberichtes 1960/61 dargelegt. Unsere Anstrengungen auf internationaler Ebene erfolgen in Zusammenarbeit mit der zuständigen Abteilung des IBFG.

Kollege *van Driel* (Niederlande) erklärte namens der Seeleutesektion, daû sich diese den Grundsätzen der vorgelegten Entschlieûung anschließen könne. Da sich jedoch in der Schifffahrt das Problem in einer weiteren Form stelle und es daher auch von der IMCO (Internationale Seeschiffahrtskommission der UNO) behandelt werde, müsse sich die Seeleutesektion vorbehalten, gegebenenfalls ihren Zwecken dienende weitere Vorschläge einzubringen.

Die Konferenz nahm von diesen Ausführungen zustimmend Kenntnis. Die anschließend wiedergegebene Entschlieûung wurde daraufhin einstimmig gutgeheiûen.

Verschiedenes

Hierzu lagen keine Wortmeldungen vor. Der Vorsitzende dankte der Konferenz für die speeditive Erledigung der Geschäfte.

S. Greene,
Berichterstatte

Richtlinien der ITF betreffend den Bau und Betrieb von Rohrleitungen

Bevor die Baubewilligung für eine Rohrleitung erteilt wird, muß hinreichend nachgewiesen werden können, daû deren Erstellung:

- a) dem allgemeinen, wirtschaftlichen Interesse entspricht;

- b) die Gewähr bietet, Transporte unter volkswirtschaftlich günstigeren Bedingungen durchführen zu können, als die bestehenden Verkehrsmittel;
- c) im Rahmen eines Sozialprogramms erfolgt, das gewährleistet, daß die sozialen Folgen für das Personal der bisher am betreffenden Transport beteiligten Verkehrsunternehmen durch rechtzeitige und befriedigende Anpassungen aufgefangen werden.

Alle bestehenden und noch zu bauenden Rohrleitungen von Bedeutung sind im Rahmen eines Konzessionssystems der öffentlichen Kontrolle zu unterstellen. Damit soll eine diskriminierungsfreie Behandlung der Benützer sichergestellt und Überkapazität vermieden werden. Sie sind außerdem in eine auf die Koordinierung der Verkehrsträger ausgerichtete Konzeption einzuordnen, um eine Angleichung der Pflichten und Lasten mit den übrigen Verkehrsträgern sicherzustellen. Die Auffassung der Gesellschaften, daß die Erstellung einer Rohrleitung lediglich eine Maßnahme der internen Betriebsrationalisierung darstelle, ist abzulehnen.

Die Vertreter aller Verkehrsträger müssen im Rahmen eines geeigneten Verfahrens bei der Prüfung eines Begehrens für die Erteilung einer Rohrkonzeption ein Mitspracherecht ausüben können. Den am Transport interessierten Verkehrsunternehmen soll das Recht eingeräumt werden, sich am neuen Transportmittel zu beteiligen, um damit die Verluste auszugleichen, die sie durch die Inbetriebsetzung von Rohrleitungen erleiden.

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

Entschließung über den Transport von radioaktivem Material

Der 27. Kongreß der ITF vom 25. Juli bis 4. August in Helsinki,

IM HINBLICK DARAUF, daß die zunehmende Verwendung von Produkten der Atomenergie für medizinische, industrielle und wissenschaftliche Zwecke es dringend erforderlich macht, daß die mit dem Transport von radioaktivem Material zusammenhängenden Probleme gelöst werden;

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

IN DER ERKENNTNIS, daß die Transportarbeiter in erster Linie daran interessiert sind, daß entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden,

FORDERT, daß die gewerkschaftlichen Organisationen an allen Diskussionen und an der Formulierung von Vertragsentwürfen über den Transport und die Handhabung von radioaktivem Material mitwirken können, und

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

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

Bericht über die Konferenz der Sektion der Binnenschiffer

Am Montag, den 30. Juli, fand die Konferenz der Sektion der Binnenschiffahrt statt. Anwesend waren Delegierte aus: Argentinien, Deutschland, Finnland, Großbritannien, den Niederlanden, Pakistan und Österreich sowie P. Seton (von der Transportabteilung der EWG), T. Rasschaert (Ausschuß der ITF-Verbände in der EWG) und T. H. Bratt (IAO). Die Konferenz bedauerte, daß einige Länder, in denen die Binnenschiffahrt eine Rolle spielt, nicht vertreten waren.

Sektionsvorsitzender

H. Hildebrand (Deutschland) wurde erneut zum Vorsitzenden der Sektion gewählt.

Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht für 1960/61 und für das erste Halbjahr 1962 wurde nach Diskussion der folgenden Punkte angenommen:

a) Donauschiffahrt:

Kollege Brosch (Österreich) berichtete über die besonderen Probleme der Donauschiffer mit besonderem Bezug auf die politischen Schwierigkeiten und das Problem der Arbeitsbedingungen.

b) IAO-Abkommen für Rheinschiffer:

Der Sektionssekretär teilte mit, daß die ITF an das Verwaltungsorgan der Zentral-Rheinkommission zwei Ansuchen gerichtet habe: nämlich: a) daß bei Abstimmungen auf Sitzungen dieses Organes jedes Mitglied einer Landesdelegation über eine Stimme verfügen sollte, anstatt, wie gegenwärtig, die gesamte Delegation über eine Stimme, und b) daß der ITF bei Sitzungen dieses Organes Beobachterstatus eingeräumt werden sollte. Die nächste Sitzung des Verwaltungszentrums wird sich mit diesen zwei Ansuchen befassen und sich — wir hoffen — zu ihren Gunsten aussprechen. Sodann fand

ein Meinungsaustausch über die Beziehungen zwischen den Mitgliedsverbänden der ITF und den konfessionellen Verbänden, welche Binnenschiffer organisieren, statt. Außerdem wurde die Rolle der ITF-Verbände in den EWG-Ländern besprochen.

c) Durchgehende und teilweise durchgehende Fahrt

T. Smeding (Niederlande) berichtete über die Ernennung einer Arbeitsgruppe zur Behandlung der Probleme der Bemannung und Heuern für Schubeinheiten. Diese Arbeitsgruppe war auf einer dreigliedrigen Konferenz unter den Auspizien der Zentral-Rheinkommission ernannt worden. Er schlug außerdem die Einberufung einer vorbereitenden Sitzung der Vertreter der ITF-Verbände, die an der nächsten dreigliedrigen Konferenz teilnehmen werden, vor. Dieser Vorschlag wurde angenommen. Abschließend betonte Kollege Smeding die Notwendigkeit weitgehender Kontrollmaßnahmen, um die Beachtung und Einhaltung der beschlossenen Normen zu gewährleisten.

Resolutionen

Es wurde beschlossen, daß ein vorliegender Entschließungsentwurf über die Frage der Rohrleitungen auf der gemeinsamen Sitzung der Binnenverkehrsarbeiter besprochen werden sollte.

Die folgende Resolution betreffend den Transport von radioaktivem Material wurde angenommen:

«Die im Rahmen des 27. Kongresses der ITF tagende Konferenz der Binnenschiffahrts-Sektion

NIMMT mit Befriedigung davon KENNTNIS, daß sich die Sektionen Eisenbahn und Straßentransport bereits mit dem Problem des Transportes von radioaktivem Material befaßt haben,

STELLT FEST, daß dieses Problem auch für die Binnenschiffer von besonderem Interesse ist, und

ERSUCHT die Sektion Binnenschifffahrt, in enger Zusammenarbeit mit anderen ITF-Sektionen, diese Frage im Interesse der Binnenschiffer weiter zu verfolgen.»

Binnenschifffahrt in Argentinien

Die Konferenz nahm einen kurzen Bericht über die gegenwärtige Lage der argentinischen Binnenschiffer entgegen. Es zeigte sich, daß in einer Hinsicht die Bedingungen in Argentinien denen in europäischen Ländern insofern ähnlich sind, als auch dort die Wasserwege durch mehrere Länder fließen. Die Arbeitsbedingungen und Löhne der argentinischen Binnenschiffer liegen jedoch 50 Jahre hinter den europäischen Löhnen zurück. Der Sektionssekretär erklärte sich bereit, dem argentinischen Verband Informationsmaterial über die Verhältnisse in der Binnenschifffahrt fortschrittlicher Länder zuzusenden und ihn in bezug auf die Lösung besonderer Probleme – soweit dies möglich ist – zu unterstützen.

Binnenschifffahrt in Pakistan

M. A. Khatib (Pakistan) teilte mit, daß auch in seinem Land die Binnenschiffer unter sehr schlechten Bedingungen arbeiteten und bat, daß ein Gewerk-

schafter aus einem der fortschrittlicheren Länder einige Zeit in Pakistan verbringen sollte, um die Verhältnisse an Ort und Stelle zu studieren und die Binnenschiffer in ihrer organisatorischen Tätigkeit zu unterstützen. Es wurde beschlossen, dieses Ansuchen an den Regionaldirektor der ITF weiterzuleiten.

Sektionsausschuß

Die Kollegen H. Hildebrand (Deutschland, Vorsitzender), J. Arranz (Argentinien), A. Peham, Stellvertreter R. Gryc (Österreich), H. Diers (Deutschland) und F. Ahmed (Pakistan) wurden zu Mitgliedern des Sektionsausschusses gewählt. Weitere Nominierungen werden zu einem späteren Zeitpunkt schriftlich eingereicht werden.

Internationales Arbeitsprogramm

Auf der Sektionskonferenz der Binnenschiffer in Hamburg (Mai 1962) wurde beschlossen, einen kleinen Ausschuß zu ernennen, der mit der Ausarbeitung eines Arbeitsprogrammes für die Sektion Binnenschifffahrt beauftragt werden sollte. Dieser Ausschuß würde die Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer der verschiedenen Länder der Welt studieren und dann entscheiden, ob das in Frage kommende Arbeitsprogramm ein weltweites oder ein regionales Programm sein sollte. Außerdem wurde beschlossen, daß sich dieser Ausschuß aus folgenden Kollegen zusammensetzen sollte: L. Eggers (Belgien), H. Diers (Deutschland) und P. Moll (Niederlande).

H. Hildebrand,
Berichterstatte

Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafearbeiter

D. S. Tennant, MNAO (Offiziere der Handelsschifffahrt und Zivilluftfahrt), Großbritannien, wurde von der Konferenz als Vorsitzender und Berichterstatter angewiesen.

L. White gab eine kurze Übersicht über die Hauptpunkte der Berichte, die den einzelnen Sektionskonferenzen vorgelegt wurden, und verwies auf die beiden von der Seeleutekonferenz angenommenen Entschlüsse.

Die erste Resolution über die Beibehaltung der ITF-Richtlinien in bezug auf die Panlibhon-Schiffe, welche von der Seeleutesektion abgeändert worden war, wurde dann besprochen. Während der Debatte wurde vorgeschlagen, daß der Absatz, welcher von der Seeleutekonferenz gestrichen wurde, wieder aufgenommen werden sollte. Dieser Vorschlag wurde angenommen.

Die Konferenz besprach dann die Frage, ob in der Entschlüsse die Bezeichnung «Schattenflaggen» auf «Panlibhon» abgeändert werden sollte. Es wurde die Befürchtung zum Ausdruck gebracht, daß das Wort «Schattenflaggen» in bestimmten Kreisen so ausgelegt werden könnte, als ob die Flaggen der traditionellen Seeschiffahrtsländer darin inbegriffen wären. Andererseits sollte zugegeben werden, daß, obwohl der Ausdruck Panlibhon im allgemeinen gebraucht wird, um die Art von Schifffahrt anzudeuten, gegen welche sich die ITF-Kampagne richtet, es jetzt Schattenflaggen aus einer größeren Zahl Länder gäbe als die drei im Wort Panlibhon angegebenen.

Schließlich wurde man sich einig, daß das Wort Schattenflagge beibehalten werden soll, und die EntschlieÙung wurde daraufhin angenommen.

Die zweite EntschlieÙung über das Problem des «echten Zusammenhanges» zwischen einem Schiff und dem Land, wo es registriert ist, wurde dann besprochen.

L. White erklärte, daß bei der internationalen, in Genf 1958 abgehaltenen Seerechtskonferenz ein internationales Übereinkommen angenommen wurde. Artikel 5 dieses Übereinkommens enthält den Begriff des «echten Zusammenhanges». Die ITF hatte durch Vermittlung des IAA eine Umschreibung bekommen, aber diese beschränkte sich auf soziale Angelegenheiten. Deshalb war die EntschlieÙung gedacht, als ein Versuch den Begriff «echter Zusammenhang» genauer zu umschreiben und eine wirtschaftliche und legale Grundlage bei der Behandlung solcher Schiffe festzulegen. Die EntschlieÙung wurde angenommen.

L. White verlas dann die Namen der jetzigen Mitglieder des Fair-Practices-Ausschusses und teilte mit, daß der Kollege H. Wiemers (ÖTV) von seinem Verband an Stelle des Kollegen Nicolaisen als Hafnarbeitervertreter vorgeschlagen wurde. Er gab an, daß bisher in diesem Ausschuß ein Platz für die amerikanische Longshoremen's Association freigehalten wurde und daß der Kollege P. Hall, SIU, Mitglied des Fair-Practices-Ausschusses war.

Die Konferenz hat die Mitglieder, deren Namen vorgelesen worden waren, wiedergewählt.

J. Curran, NMU, USA, war der Auffassung, daß der Sitz, welcher für die Longshoremen's Association freigehalten worden war, weiter offenbleiben sollte. Dieser Vorschlag wurde von der Konferenz gutgeheiÙen.

T. H. Goff, MNAO, bemerkte, sein Verband sei der Auffassung, daß Kanada im Fair-Practices-Ausschuß vertreten sein sollte. D. N. Secord (Kanadischer Verband der Transportarbeiter) erklärte, sein Verband möchte im Fair-Practices-Ausschuß vertreten sein und schlug seinen Verbandsvorsitzenden, W. J. Smith, vor. Der Vorschlag wurde gutgeheiÙen.

M. A. Khatib, Pakistanische Transportarbeiter-Föderation, gab anheim, daß Asien auch vertreten sein sollte. L. White erklärte darauf, daß sich die Tätigkeit der ITF in der Panlibhon-Frage auf europäische und nordamerikanische Häfen konzentriert hatte auf Grund der Konzentrierung der Schifffahrt in diesen Gegenden und der engen Zusammenarbeit zwischen allen Hafnarbeiter- und Seeleuterverbänden in solchen Ländern. Deshalb meinte er, daß eine Erweiterung des Ausschusses eine Schwächung seiner Wirkung bedeuten könnte.

M. Chatterjee (indische Hafnarbeiter, Kalkutta) sagte, daß in Asien zwischen bestimmten Hafnarbeiter- und Seeleuterverbänden enge Verbindungen beständen und daß sie bei bestimmten Anlässen zusammengearbeitet hätten. Der Vorsitzende schloß sich den Ausführungen des Kollegen White an und fragte Khatib, ob er auf seinem Vorschlag bestehen würde. Kollege Khatib erklärte, dies sei nicht der Fall.

Die Folgenden wurden als Mitglieder des Fair-Practices-Ausschusses ernannt:

Seeleute:

W. Hogarth, Seeleute, Großbritannien
D. S. Tennant, Offiziere, Großbritannien
W. Cassiers, Belgien
C. W. van Driel, Holland
H. Wiemers, Deutschland
T. Sønsteby, Norwegen

M. Petroulis, Griechenland
F. Giorgi, Italien
W. J. Smith, Kanada
J. Curran, USA

Hafenarbeiter:

T. O'Leary, Großbritannien
G. de Crom, Belgien
H. Hildebrand, Deutschland
E. Larsson, Schweden
W. Hulsker, Holland
Vertreter ILA, USA

Der Vorsitzende legte dann die vom Kongreß angenommene EntschlieÙung über Peru zur Diskussion vor. H. Hildebrand (ÖTV) machte klar, daß die Hafenarbeitersektion zur Schlußfolgerung gekommen war, daß es am besten wäre, diese Angelegenheit zu behandeln, wie das bei Solidaritätsaktionen der ITF üblich ist.

J. Curran fügte hinzu, daß es nicht klug wäre, Peru als Einzelfall zu behandeln. Obwohl die Frage dringend sei, sollte man nicht aus dem Auge verlieren, daß es noch andere Diktaturen gäbe. Die ITF-Politik richte sich allgemein gegen alle Diktaturen, ob sie faschistisch, kommunistisch oder militaristisch seien, und es wäre auf die Dauer notwendig, allgemeine Richtlinien aufzustellen, um solchen Umständen gerecht zu werden. Inzwischen sollte man sich der Schlußfolgerung der Hafenarbeitersektion anschließen, und andererseits sollten alle ITF-Verbände aufgefordert werden, auf ihre Regierungen einzuwirken, damit die militärische Junta in Peru nicht anerkannt wird. Die Konferenz erklärte sich damit einverstanden.

D. N. Secord machte dann der Konferenz Mitteilung des Beschlusses der Seeleutesektion zugunsten einer sofortigen Aufnahme des kanadischen Seeleuteverbandes in die ITF. Die SIU-Abteilung in Kanada hätte sich nicht vor Gewalttätigkeit gescheut, und der kanadische Gewerkschaftsbund hatte bei der Gründung des kanadischen Seeleuteverbandes mitgewirkt, damit kanadische Seeleute eine anständige Gewerkschaft haben sollten, die ihre Interessen in verantwortlicher Weise vertritt. Er bat die Hafenarbeiter, den Beschluß der Seeleutesektion zu unterstützen.

J. Curran erwähnte seine Stellungnahme in der Exekutivsitung. Das Beitrittsge such des kanadischen Seeleuteverbandes sollte gesondert und nicht im Zusammenhang mit anderen Problemen behandelt werden.

F. Cousins (Transportarbeiterverband, Großbritannien) schloß sich der Auffassung Currans an, daß es in solchen Fällen schneller Beschlüsse bedürfte, um den Verband bei seiner Tätigkeit zu unterstützen.

R. Dekeyzer (Transportarbeiterverband, Belgien) machte klar, daß das Exekutivkomitee, als der Beschluß gefaßt wurde, das Beitrittsge such des Kanadischen Seeleuteverbandes zurückzustellen, einfach der ITF-Satzung gemäß gehandelt hatte. In dem Moment, wo die Exekutive die Frage behandelte, war die Auffassung der angeschlossenen kanadischen Verbände nicht bekannt. Erst während des Kongresses hatte man erfahren, daß sie für die Aufnahme des betreffenden Verbandes sind. Dies würde es der Exekutive erlauben, die Angelegenheit erneut zu besprechen.

P. de Vries teilte mit, daß jetzt ein Beschluß der Seeleutekonferenz und die Möglichkeit eines Beschlusses der gemeinsamen Konferenz vorlägen, welche selbstverständlich von der Exekutive während ihrer Sitzung am Mittwochnachmittag besprochen werden könnten. Die Hafenarbeiter erklärten sich

bereit, den Beschluß der Seeleute bezüglich des Anschlusses des kanadischen Verbandes zu unterstützen.
Der Vorsitzende schloß damit die Sitzung.

D. S. Tennant,
Berichterstatter

Entschliefungen

Schattenflaggenschiffe

DIESER 27. Kongreß der ITF, Helsinki, Juli und August 1962, bei Besprechung der Frage der Schattenflaggen-Schiffahrt,

NIMMT mit großer Befriedigung *ZUR KENNTNIS*, daß zufolge der Tätigkeit der ITF rund 5 Millionen BRT Schattenflaggen-Schiffsraum zum Vorteil der betreffenden Besatzungsmitglieder unter die Flaggen anerkannter Schiffahrtsländer gebracht werden konnte,

NIMMT weiterhin *ZUR KENNTNIS*, daß in bezug auf rund 300 Schattenflaggenschiffe annehmbare Kollektivverträge über die Löhne und Arbeitsbedingungen der Besatzungsmitglieder bestehen;

BETONT, daß sich die noch immer große in Schattenflaggenländern registrierte Handelstonnage weiterhin auf die rechtmäßige Schiffahrt der Welt und die Arbeitsbedingungen der Seeleute nachteilig auswirkt;

BRINGT ihre *ENTSCHLOSSENHEIT* zum Ausdruck, ihren Kampf gegen diese Schiffe fortzusetzen;

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

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

Schattenflaggenschiffe

DIESER 27. Kongreß der ITF, Helsinki, Juli/August 1962,

IN ERINNERUNG der Tatsache, daß die UN-Seerechtskonferenz vom Jahre 1958 (Genf) in Artikel 5 des Hochsee-Übereinkommens den Grundsatz verankert hat, daß zwischen einem Schiff und dem Registrierungsland ein «echter Zusammenhang» bestehen soll;

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

IST DER ANSICHT, daß eine Definierung der wirtschaftlichen und rechtmäßigen Aspekte dieses Begriffes seit langem überfällig ist;

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

SCHLÄGT VOR, daß für die Anerkennung eines «echten Zusammenhanges» zwischen Schiffen und ihren Registrierungsländern die betreffenden Registrierungsländer:

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

Delegiertenliste

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
Aden		
General and Port Workers' Union	A. A. Thabet	A. K. Suleman
Argentinien		
La Fraternidad	H. Alonso A. Martin F. Bravo	
Sindicato des Obreros Marítimos	J. Arranz A. Monestrina	
Circulo de Electricistas Argentinas	J. Arranz (proxy)	
Sindicato Unico Portuarios Argentinos	E. Tolosa	
Australien		
Flight Stewards' Association	Th. Duffy	
Österreich		
Gewerkschaft der Eisenbahner	J. Matejcek F. Lehner R. Freund E. Ulbrich	
Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	L. Brosch K. Hosztynek J. Steiner A. Wladar	
Belgien		
Belgische Transportarbeitersbond	R. Dekeyzer G. Hendrickx W. Cassiers	
Secteur cheminots de la C. G. S. P.	A. Tonneaux P. Bourdouxhe P. Potums J. Cloes	
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus	R. Dekeyzer (proxy)	
Bolivien		
Sindicato del Lloyd Areo Boliviano	J. Sanjines	A. Zeballos
Brasilien		
Confederacao Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres	M. Lopes de Oliveira	
British Guyana		
Guiana Air Transport Trade Union	Abul Hassan Ali	
Seafarers' Union	Abul Hassan Ali (proxy)	
Transport Workers' Union	Abul Hassan Ali (proxy)	

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
Kanada		
Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	W. J. Smith D. N. Secord	
Canadian Air Line Flight Attendants' Association	R. R. Smeal	T. Mills
Railway Labor Executives' Assoc.	F. H. Hall	
Kolumbien		
Sindicato Nacional de Trabajadores «Avianca»	E. Padilla	R. Carrasquilla
Union de Marineros Mercantes de Colombia	J. Gomez	E. Vanegas
Dänemark		
Sømaendenes Forbund i Danmark	S. F. Andersen N. Hansen	
Dansk Arbejdsmands- og Special- arbejder Forbund	E. Borg C. Christensen	
Søfyrbødernes Forbund i Danmark	E. Berthelsen	
Dansk Sø-Restaurations Forening	E. Pedersen	
Dansk Lokomotivmands Forening	E. G. Petersen	K. B. Knudsen
Dansk Jernbaneforbund	E. Rasmussen H. Hansen	E. Madsen H. P. Pedersen
Ägypten		
Officers and Seamen Mercantile Navy Staff Syndicate	H. Afifi	H. Ganem F. Atta
Estland (Exil)		
Eesti Meremeeste Union	N. Metslov	A. F. Suurna
Färöer-Inseln		
Forouya Fiskimannafelag	Jakub i Jakubsstovu	
Finnland		
Finska Järnvägsmannaförbundet	R. Tuori P. Keijonen K. Hautakangas	
Finska Lokmannaförbundet	G. W. Widing T. Muje	
Finlands Sjömans-Union	N. Wälläri B. Johansson	O. Keitele H. Lofstrom A. J. Ahti
Finlands Bilbranscharbetareförbundet	O. Aarnio I. Hyvonen K. Ritganen	U. Rautiainen S. Tompuri
Flygmekanikernas r. f. Finlands Hamnarbetsledareförbundet Lots- och Fyrmannaförbundet	E. A. Suhonen M. Hentula	K. Kivimäki

Land und Organisation	Delegierte	Berater
Finlands Skeppbefälsförbund	Y. Fyhrqvist	E. Osterberg O. A. Aalto R. Reims E. Vinko H. Heinricksen U. Larte P. Lindroos F. R. Neirama E. A. Koivisto E. Ek N. Krook L. Janhunen O. Hamalainen L. J. Havia
Finlands Radiotelegrafistförbund Finlands Maskinbefälsförbund	T. P. Nuotio K. Tepponen	
Finnish Railwaymen's Federation	M. Alppinen	
Frankreich		
Fédération Syndicaliste F. O. des cheminots	F. Laurent R. Degris	
Fédération Autonome des Cadres	R. Decoudun A. Lissandre	
Syndicat National des Officiers Radios A. Sirac de l'Aviation Civile	A. Sirac	
Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile	R. Deseau	
Syndicat National du Personnel Navigant Commercial	P. Barbier	
Syndicat National des Pilots de Ligne	Ch. Ebue	
Fédération des Travaux Publics et des Transports F. O.	R. Lapeyre	
Deutschland		
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	Ph. Seibert F. Eichinger R. Buhler Miß L. Raupp H. Vomberg F. Berger X. Bruckschlegel H. Loheide H. Pohland B. Pausmer H. Bracht G. Schafer P. Distelhut W. Drechsler	E. Amft W. Mikkelsen K. Schulz W. Gunkel G. Magnus
Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	G. Gerdes H. Hildebrand H. Kluncker G. Kugoth Ch. Mahlstedt	H. Diers W. Hill A. Reppel H. Wiemers H. Tomaschewski

Land und Organisation	Delegierte	Berater
	W. Matthies H. Mollers A. Roepert R. Schill	W. Reckeweg E. Walter
Großbritannien		
National Union of Seamen	W. Hogarth W. Sinclair W. B. McDaid A. A. Gibson J. Nash	
Merchant Navy and Air Line Officers' Association	D. S. Tennant J. Buchan T. H. Goff H. O'Neill	
Radio Officers' Union	S. F. Greene W. Rathbone J. Oldbury A. Stephen	
National Union of Railwaymen	J. H. Sherwood F. S. Evans W. J. Evans	J. Marvil
Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen	R. J. Gunter W. J. P. Webber H. Kent R. Kincaid	
Transport Salaried Staff's Association	F. Cousins L. Forden A. Holmes F. J. Howell F. G. Page C. W. Prescott G. C. Price F. Wright	
Transport and General Workers' Union	E. Higginbottom A. E. McVie C. Stuart J. V. Bailey Miss I. A. Shears	
Union of Shop, Distributive and Allied Workers	A. H. Kitson W. Frew	
Scottish Horse and Motormen's Association		
Griechenland		
Panhellenic Seamen's Federation	M. Petroulis D. Benetatas P. Kalapothakis	A. Cazakos
Federation of Greek Dockers	C. Dimitriou	C. Stathopoulos
Federation Panhellenique des Cheminots	St. Dimitracopoulos B. Vassiliadis G. Dimitracopoulos	

Land und Organisation**Delegierte****Berater****Indien**

National Union of Seamen of India	B. Majumder	
Maritime Union of India	D. S. Tennant (proxy)	
All-India Railwaymen's Federation	M. S. Hoda	
Calcutta Pork Shramik Union	} M. Chatterjee	
Transport and Dock Workers' Union		
Indian Flight Engineers' Association	G. L. Fogg	H. J. Flynn

Indonesien

Persatuan Buruh Kereta Api	B. K. J. Tambunan	
	R. A. Santoso	
Serikat Buruh Penerbangan	M. Pradjasasmite	
Serikat Buruh Perhubungan dan Transport	W. Dwidjojumono	
	S. Suparto	

Irland

Irish Transport and General Workers' Union	P. Dooley	
	E. Wall	

Israel

Israel Seamen's Union	Z. Barash	
Transport Workers' Union	W. Perry	
Railwaymen's Union	Z. Barash (proxy)	

Italien

Federazione Italiana Lavoratori del Mare	G. Lagorio	
	F. Giorgi	
Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani	B. Costantini	V. Fragolino
Federazione Nazionale dei Liberi Sindacati Lavoratori della Pesca	Dr. G. Sinesio	

Japan

All-Japan Seamen's Union	T. Nishimaki	
	R. Kamisawa	
National Railway Workers' Union	K. Suzuki	
Federation of Municipal Workers' Unions	K. Suzuki (proxy)	
National Railway Motive Power Union	K. Suzuki (proxy)	

Kenya

Railway African Union	J. Akumu	
Transport and Allied Workers' Union	W. E. Malemo	

Korea

Korean Railway Workers' Union	Sang Kyu Oh	Kwang Cho Lee Kwang See Kim
-------------------------------	-------------	--------------------------------

Luxemburg

Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs Luxembourgeois des Transports	Ph. Seibert (proxy)	
--	---------------------	--

Land und Organisation	Delegierte	Berater
Malaya		
Railwaymen's Union of Malaya	D. U'ren	
Transport Workers' Union	D. U'ren (proxy)	
Malta		
General Workers' Union, Port and Industries Section	V. Esposito	
Mexiko		
Asociacion Sindical de Pilotos Aviadores	R. Old	A. V. Galvan N. A. Guzman
Niederlande		
Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij	C. W. van Driel J. A. van Nugteren C. J. M. Krijgsman	
Nederlands Bond van Vervoerspersoneel	G. J. H. Alink W. Hulsker H. W. Koppens J. de Later J. K. Post Th. Smeding	
Vereniging van KLM Pursers en Hofmeesters	J. J. van der Kolk	W. A. Wegerif
Vereniging van KLM Boordwerktuigkundigen	H. Glimmerveen	Y. Matselaar
Association of KLM Stewardesses	Miß N. J. M. Cottaar	Miß J. Kiela
Norwegen		
Norsk Sjømannsforbund	G. Hauge T. Haugen Th. Sønsteby K. H. Andersen K. Kjaeraas	A. Jacobsen
Det Norske Maskinistforbund	L. Lerstad	
Norsk Styrmandsforening	N. Nilsen	
Norsk Transportarbeiderforbund	Kj. Kjøniksen M. A. Bakke S. Wilsgard W. Olsen	
Norsk Jernbaneforbund	M. Trana T. Kristiansen O. W. Larsen H. H. Moum	
Norsk Lokomotivmandsforbund	O. Anfinsen	
Pakistan		
Pakistan Transport Workers' Federation	M. A. Khatib	

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
Peru Sindicato Unico de Trabajadores en Autobuses del Peru	R. Antunez	
Philippinen Transport and General Workers Organization	R. Oca	
Rhodesien Railway African Workers' Union	M. A. Ndabambi	
Spanien (Untergrund) UGT Ferroviarios y Transportes	A. H. Vizcaino	
Schweden Svenska Sjöfolksförbundet	J. S. Thore E. Raberg H. Claren	
Sveriges Fartygsbälsforening	N. H. Akesson	
Svenska Maskinbefälsförbundet	K. Hadrup	
Svenska Transportarbetareförbundet	H. Pettersson N. Peterson Hj. Svensson I. Ostling S. Lundgren	L. Gustafsson
Svenska Järnvägsmannaförbundet	G. Kolare O. Gunnarsson R. Cederlund L. Linderstal H. Kjellvard W. Loof M. Mattsson	
Handelstjänstemannaförbundet	H. Lindholm N. Roth	B. Heggstad V. Sandström
Schweiz Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	E. Hofer	
Schweizerischer Eisenbahnverband	H. Düby E. Haudenschild M. Gentsch W. Kobi W. Meier	
Tanganjika Tanganyika Railway African Union	A. Hussein	
Trinidad Seamen and Waterfront Workers' Trade Union	G. Munroe G. Palmer	

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
Tunesien		
Fédération Générale des Cheminots de Tunisie	M. Hellal	
Vereinigte Staaten		
National Maritime Union of America	W. Perry J. Curran S. Wall E. Miller	B. Raskin H. Haddock
Transport Workers' Union of America	M. Guinan	
Railway Labor Executives' Association	T. S. Howieson G. M. Harrison E. L. Oliver L. L. Zosel E. J. Hickey (proxy)	Miß N. Spatz
American Radio Association	J. Curran (proxy)	
International Association of Machinists	E. J. Hickey	
Flight Engineers' International Association	G. Iverson	
Amalgamated Association of Street Electric	H. B. Mann	
Railway and Motor Coach Employees of America	O. J. Mischo	
Uruguay		
Federacion Ferroviaria y Ramas Anexas	R. Martinez	
Sindicato de Recibidores de Ganado	A. Medina	
Sindicato de Obreros y Obreras de Frigorifico Artigas	C. Rodriguez	
Sindicato Autonomo de Obreros del Omnibus	E. Casanova	
Sindicato de Acarreadores de Ganado	F. Carreras	
Sindicato de Marineros de Carbon	R. Moreira	
Sociedad Obreros Carboneros del Montevideo	R. Moreira (proxy)	
Sociedad de Capataces de Estiba	F. Ferreira	
Sociedad de Obreros Toneleros del Montevideo	L. Garate	
Sindicato Autonomo de Estibadores del Uruguay	G. R. Cabrera	
Association Guardianes del Montevideo	G. R. Cabrera (proxy)	
Venezuela		
Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela	H. Hernandez	
Federación de Trabajadores Portuarios de Venezuela	H. Hernandez (proxy)	

Gäste

Offizielle Gäste

Herr T. Bratt, Internationales Arbeitsamt
Th. Sellin, US-Sozial-Attaché
K. Kenny, britischer Sozial-Attaché

Geladene Gäste

Frau L. Kriser, Luxemburg
R. Bratschi, Schweiz, ehemaliger Präsident der ITF
J. H. Oldenbroek, Holland, ehemaliger Generalsekretär der ITF und
ehemaliger Generalsekretär des IBFG
G. Joustra, Holland, ehemaliges Mitglied des Exekutivkomitees
K. Weigl, Österreich
I. Hyönonen, Veteran des finnischen Mitgliedsverbandes
E. Kallio, Veteran des finnischen Mitgliedsverbandes
O. Peltonen, Veteran des finnischen Mitgliedsverbandes

Gastdelegierte

S. Nedzynski, Stellvertretender Generalsekretär des IBFG
J. Mikhelson, Internationales Zentrum freier Gewerkschafter im Exil
M. Carulias, Argentinischer Gewerkschaftsbund
H. Perez, Argentinischer Straßenbahnverband
O. Forsberg und Z. L. Zeyfert, IFALPA
I. Karaboué, Transportarbeiterverband der Elfenbeinküste
L. Kramer, Internationale der öffentlichen Dienste

Beobachter

P. Seton, EWG
R. Rasschaert, EWG

Mitglieder des Exekutivkomitees (die nicht nationalen Delegationen angehören)

Sir Thomas Yates, Großbritannien
S. Klinga, Schweden
H. J. Kanne, Niederlande

ITF-Sekretariat

P. de Vries, Generalsekretär

H. Imhof
R. Laan
L. White
R. Santley
K. Golding
Miß M. Anderson
F. Azaña
O. Baeriswyl
Miß J. Bailey
Miß J. Banks

C. Iddon
Mrs. L. Kant
A. Klatil
E. Laflamme
Mrs. E. Lanyi
B. Laughton
H. Lewis
Miß F. Magonet
J. Otero
Mrs. E. Pinnington

Mrs. I. Ryder
A. Selander
J. Soares
W. Spilsbury
Mr. B. Suleyman
W. Townsend
Miß J. Weaver
Mrs. R. West
Miß H. Winkler
W. Wünsche
T. Yamazaki