

3

9

.



KONGRESS

der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

29. Oktober bis 5. November 1998
Neu-Delhi



Internationale Transportarbeiter-Föderation
ITF House, 49-60 Borough Road, London SE1 1DS, Großbritannien
Tel.: +44 20 7403 2733 Fax: +44 20 7357 7871
E-Mail: mail@itf.org.uk Website: www.itf.org.uk

6/01

ISBN 0-901969-43-5

Z 14373

Vorwort

Der 39. ITF-Kongreß, der im Oktober/November 1998 in Neu-Delhi (Indien) stattfand, war in mehr als einer Hinsicht etwas besonderes. Es war der erste ITF-Kongreß in Asien, der erste Kongreß in einem Entwicklungsland und erst der zweite Kongreß außerhalb Europas. Mit insgesamt knapp 1.400 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war es der größte Kongreß in den 102 Jahren seit der Gründung der ITF, auf dem erstmals in der Geschichte der Föderation ein prominenter Gewerkschaftsvertreter aus Asien - Umraomal Purghit - zum ITF-Präsidenten gewählt wurde.

Vor dem Hintergrund der Atomwaffentests der indischen und pakistanischen Regierungen im selben Jahr hatten es die Delegierten zu ihrem speziellen Anliegen gemacht, vom Kongreß einmütig eine nachdrückliche Botschaft für den Frieden und gegen Atomwaffen gleich welcher Ursprungs und welcher Nationalität auszusenden. Im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung hörten die Delegierten nicht nur die Begrüßungsansprache des indischen Ministerpräsidenten, der in eindrucksvollen Worten die antikolonialistischen Traditionen der ITF würdigte, sondern sie waren auch Zeugen einer erschütternden Schilderung der sehr realen Schrecken des Atomkriegs durch Seiko Ikeda, einer Überlebenden des Atombombenabwurfs über Hiroshima.

Der herzliche Empfang durch die Kolleginnen und Kollegen in der indischen Gewerkschaftsbewegung hinterließ einen tiefen Eindruck bei den Delegierten; desgleichen aber auch die überaus greifbaren sozialen und wirtschaftlichen Probleme der Menschen des Landes, die überall am Straßenrand nur allzu deutlich erkennbar waren. Mit dem Herzen wie auch mit dem Verstand begriffen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Kongreß hier die Bedeutung der internationalen Solidarität.

Und so war es äußerst angemessen, daß das Motto des Kongresses lautete: "Solidarität mobilisieren". Aufbauend auf den enormen Anstrengungen der vorangegangenen vier Jahre, der Jubiläumskongreß in London (Großbritannien) zum 100jährigen Bestehen der ITF selbstverständlich eingeschlossen, widmeten die Delegierten ihre ganz besondere Aufmerksamkeit der Suche nach Wegen, die ITF zu einem noch wirkungsvolleren Instrument zur Unterstützung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern bei Auseinandersetzungen mit Arbeitgebern und Regierungen zu machen.

Ferner wurde unter der Überschrift "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" eine umfassende Überprüfung von Politik und Verfahren zum Abschluß gebracht, an deren Ende die Schaffung neuer Strukturen für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft und eine Stärkung der ITF-Sektionen und -Regionen stand. Die Delegierten arbeiteten länger und intensiver als auf jedem früheren Kongreß, doch bin ich sicher, daß sie auch die Zeit fanden, sich an der großzügigen Gastfreundschaft unserer indischen Gastgeber zu erfreuen.

Dies war mein zweiter Kongreß als ITF-Generalsekretär, und ich möchte den Delegierten dafür danken, daß sie mir das Mandat erteilt haben, für weitere vier Jahre an der Spitze des ITF-Sekretariats tätig zu sein. Für den reibungslosen Ablauf des Kongresses haben wir dem unermüdlichen Einsatz des Teams vom ITF-Sekretariat in London, dem ITF-Büro in Delhi, all den vielen Einzelpersonen und Unternehmen, die bei der Vorbereitung und Durchführung des Kongresses behilflich waren, und natürlich dem ITF-Koordinierungsausschuß in Indien zu danken.

Delhi 1998 war ein weiterer Meilenstein auf dem Weg der ITF zu einer gereiften und im wahren Wort-

39. **ITF-KONGRESS**

sinn globalen Gewerkschaftsorganisation, deren wichtigstes Anliegen es ist, allen ihren Mitgliedsorganisationen, ob groß oder klein, arm oder reich, Unterstützung zu gewähren. Ich bin sicher, Delhi 1998 hat bei allen, die daran teilgenommen haben, angenehme Erinnerungen hinterlassen, an die sie noch lange zurückdenken werden.

Inhalt

Der Kongreß im Überblick

Wichtige Plenardebatten und Kongreßbeschlüsse	7
---	---

Plenarsitzungen

Donnerstag, 29. Oktober 1998

Ansprache der Ehrengäste und der gastgebenden Organisationen	13
Ansprache des Präsidenten	14
Entschließungsanträge	15
Tätigkeitsberichte 1994-1997, Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht, Bericht des Sekretariats 1994-1998	16
Wahl der Stimmenzähler/innen und Wahlprüfer/innen	19
Genehmigung der Geschäftsordnung	19
Wahl des Mandatsprüfungsausschusses und des Entschließungsausschusses	19

Dienstag, 3. November 1998

Bericht des Mandatsprüfungsausschusses	20
Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen	20
Wahl des Vorstands	21
Wahl des Frauenausschusses	23
Tätigkeitsberichte 1994-1997, Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht, Bericht des Sekretariats 1994-1998 (Fortsetzung)	24
Bericht des Entschließungsausschusses	26
Solidarität mobilisieren	26

Mittwoch, 4. November 1998

Solidarität mobilisieren (Fortsetzung)	28
Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft	35
Finanzbericht und Bericht der Rechnungsprüfer 1994-1997	36
Entschließungsanträge (Fortsetzung)	37

Donnerstag, 5. November 1998

Entschließungsanträge (Fortsetzung)	40
Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen (Fortsetzung)	42
Mitgliedsbeiträge	43
Wahl der leitenden Gremien, der Kassenprüfer/innen, des Generalsekretärs, des Präsidenten, der Vizepräsident/innen und des Frauenausschusses	43
Sitz des ITF-Sekretariats	45
Berichte von den Sektionskonferenzen	45
Verschiedenes	46
Goldene ITF-Nadeln	46
Schlußansprache	47

39. ITF-KONGRESS

Berichte von den Sektionskonferenzen und Ausschusssitzungen

Mandatsprüfungsausschuß	49
Entschließungsausschuß	50
Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr	51
Sektion Eisenbahn	54
Sektion Straßentransport	56
Sektion Binnenschifffahrt	59
Hafenarbeitersektion	60
Seeleutesektion	63
Gemeinsame Konferenz der Seeleute- und der Hafenarbeitersektion	67
Sektion Fischereiwirtschaft	71
Sektion Zivilluftfahrt	73
Sektion Fremdenverkehrsdienste	78

Anhänge

Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschlüsse

Wortlaut der Kongreßentschlüsse	81
---------------------------------------	----

Anhang 2: Wichtige Vorlagen an den 39. ITF-Kongreß

Kongreßtagesordnung	111
Arbeitsprogramme der Sektionen 1998-2002	111
Wahl und Zusammensetzung des ITF-Frauenausschusses	117
Wahlvorschläge für den Frauenausschuß	117
Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen	118
Wahl des Vorstands	123

Anhang 3: Strategiepapier

Zwölftes Kapitel der Vorlage "Von Oslo nach Delhi" mit der ITF-Politik über Mindestbedingungen auf Handelsschiffen	125
---	-----

Anhang 4: Anwesende

Delegiertenliste	133
Gäste, Beobachter/innen und Personal	150

Register

Sachregister	153
Verzeichnis der Debattenrednerinnen und -redner	155

Der Kongreß im Überblick

Wichtige Plenardebatten und Kongreßbeschlüsse

Solidarität mobilisieren

Einstimmig bestätigte der Kongreß die Vorlage "Solidarität mobilisieren", ein umfassendes und phantasievolles Arbeitsprogramm der ITF für die kommenden vier Jahre. Das Papier, in dem alle Tätigkeitsbereiche der Föderation eine Prüfung unterzogen wurden, sprach sich dafür aus, die Neuorientierung der ITF hin zu einer stärker auf Kampagnen ausgerichteten Organisation weiter voranzutreiben, und rief die angeschlossenen Gewerkschaften auf, sich vermehrt um einen Beitrag zur weltweiten Solidarität zu bemühen.

Zu den wichtigsten Empfehlungen in der Vorlage "Solidarität mobilisieren" zählte ein Appell an alle Mitglieder der ITF-Familie, der internationalen Arbeit einen höheren Stellenwert beizumessen, mehr Ressourcen für Bildungsarbeit und Schulungsmaßnahmen bereitzustellen und den Informationsfluß zu verbessern. Das Strategiepapier forderte auch die Einrichtung weiterer nationaler Koordinierungsausschüsse, die Entwicklung neuer Formen direkter Solidaritätsmaßnahmen auf internationaler Ebene und mehr Unterstützung für Gewerkschaften bei der Mitgliederwerbung unter den nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft.

Wahl der Vorstandsmitglieder

Als Teil der Bemühungen um mehr Rechenschaftspflicht und Demokratie innerhalb der ITF stimmte der Kongreß einer Neugestaltung der Verfahren für die Wahl der Vorstandsmitglieder zu. Die Änderungen umfassen unter anderem die Abschaffung des Generalrats, dessen Funktionen weitgehend von den in jüngerer Zeit geschaffenen Gremien in den Regionen und Sektionen übernommen wurden, und die Wahl der Vorstandsmitglieder für die beiden größten ITF-Regionen - Europa und Asien/Pazifik - im Rahmen von Subregionalgruppen.

Neue Frauenstrukturen

Positiv zu bewerten waren die Zusagen des Kongresses in bezug auf einen Ausbau der Frauenvertretung in der Föderation. Die Delegierten stimmten für die Bereitstellung von fünf Frauen vorbehaltenen Sitzen im Vorstand, dem höchsten Entscheidungsgremium der ITF zwischen den Kongressen. Darüber hinaus wurden Satzungsänderungen angenommen, die die Einrichtung eines Frauenausschusses mit 32 Vertreterinnen der Sektionen und Regionen - einschließlich der weiblichen Vorstandsmitglieder - ermöglichen und garantieren, daß mindestens eine Vizepräsidentenposition bzw. das Präsidentenamt mit einer Frau besetzt wird.

"Offizielle" Arbeitssprachen

Die Delegierten kamen überein, durch Änderungen an der bisherigen Praxis in bezug auf die bei Sitzungen zugelassenen Sprachen den Weg für eine generelle Verbesserung der von der ITF angebotenen Sprachendienste freizumachen. Anstatt Sitzungsunterlagen und Beratungen bei der überwiegenden Mehrzahl der ITF-Sitzungen in alle "offiziellen" Arbeitssprachen zu übersetzen, wie es in der Vergangenheit fast automatisch üblich war, wird ein flexiblerer, stärker am Bedarf orientierter Ansatz zur Anwendung kommen.

39. ITF-KONGRESS

Europäische Strukturen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft

Die Delegierten empfahlen die Gründung einer neuen Organisation als Vertretung der Verkehrsgewerkschaften in ganz Europa. Das neue Gremium mit dem Namen "Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)" wird die vorhandenen europäischen Strukturen der ITF sowie den Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) ablösen und gleichzeitig als europäische Region der ITF und als Verkehrsverband des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB) fungieren.

Laut Kongreßbeschuß soll die ETF ein hohes Maß an Autonomie bezüglich ihres politischen Handelns genießen, insbesondere was Maßnahmen der EU anbelangt, sich dabei aber im übergeordneten globalen Rahmen der internationalen Solidarität bewegen, wie er vom ITF-Kongreß und vom Vorstand durch seine Beschlüsse vorgegeben wird.

Präsident und Vizepräsident/innen

Da Eike Eulen altersbedingt aus dem Amt schied, wählte der Kongreß **Umraomal Purohit** von der All India Railwaymen's Federation zum neuen ITF-Präsidenten. Die folgenden Personen wurden als Vizepräsident/innen gewählt:

Afrika: **Uzoije Ukaunna**, Maritime Workers' Union of Nigeria

Europa: **Wilhelm Haberzettl**, Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich

Lateinamerika und die Karibik: **Juan Manuel Palacios**, Gewerkschaft des Straßenbahnpersonals (UTA), Argentinien

Nordamerika: **John Bowers**, International Longshoremen's Association (ILA), USA

Frauen: **Caroline Mandivenga**, National Airways Workers' Union (NAWU), Simbabwe

Wahl des Generalsekretärs

David Cockroft wurde einstimmig zum ITF-Generalsekretär gewählt.

Vorstand

Der Kongreß stimmte der Erweiterung des Vorstands von 29 auf 37 Mitglieder zu, deren Namen der unten abgedruckten Liste zu entnehmen sind. Mindestens fünf der acht neugeschaffenen Vorstandssitze sind Frauen vorbehalten.

David Cockroft, ITF-Generalsekretär (Vorstandsmitglied kraft seines Amtes)

Europa/Naher Osten

Wilhelm Haberzettl, Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich

Jonny van den Rijse, Sektion Eisenbahn der Gewerkschaft der Beschäftigten im öffentlichen Sektor (CGSP), Belgien

Christopher Veselka, Vereinigung der Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten in der Tschechischen Republik

Per-Erik Nelin, Finnische Seeleutegewerkschaft

Yves Veyrier, Föderation der Beschäftigten im Verkehr und verwandten Dienstleistungsbereichen "FO", Frankreich

Norbert Hansen, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)

Wolfgang Warburg, Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), Bundesrepublik Deutschland
Jim Knapp, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT), Großbritannien
Bill Morris, Transport and General Workers' Union (TGWU), Großbritannien
Remo di Fiore, Italienische Transportarbeiterföderation FIT-CISL
Erika Young, Italienische Föderation von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft FILT-CGIL
Wouter Waleson, FNV Bondgenoten, Niederlande
Anatolij Wassiliew, Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportwegebauer Rußlands
José Javier Cubillo, Föderation von Gewerkschaften der Beschäftigten in Verkehr, Kommunikation und Seeschifffahrt (FETCM-UGT), Spanien
Hans Wahlström, Schwedischer Verband der Verkehrsbeschäftigten (STF)
Wasilij Zubkow, Ukrainische Föderation der Schifffahrtsgewerkschaften (UMTUF)

Afrika

Julien Tahou, Gewerkschaft der Beschäftigten bei SOTRA (SYNTRAS), Elfenbeinküste
Uzoije Ukaumunna, Maritime Workers' Union of Nigeria
Randall Howard, Transport and General Workers' Union (TGWU), Südafrika
Caroline Mandivenga, National Airways Workers' Union (NAWU), Simbabwe

Asien und der pazifische Raum

John Coombs, Maritime Union of Australia (MUA)
Saki Rizwana, Bangladesh Biman Sramik Union (BBSU)
Umraomal Purohit, All India Railwaymen's Federation (AIRF)
Shoshiro Nakanishi, Alljapanische Seeleutegewerkschaft (JSU)
Kazumaro Suzuki, Alljapanische Föderation von Gewerkschaften der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (UNYO-ROREN)
Kwon Eul Ryong, Föderation koreanischer Seeleutegewerkschaften (FKSU)
Chaudhary Mohammad Ashraf Khan, Karachi Harbour and Dock Workers' Union, Pakistan
Greg Oca, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)

Lateinamerika und die Karibik

Alicia Castro, Argentinische Kabinenpersonalvereinigung (AAA)
Juan Manuel Palacios, Gewerkschaft des Straßenbahnpersonals (UTA), Argentinien
Omar José Gomes, Verband der Beschäftigten im Binnenverkehr (CNTTT), Brasilien
Francis Mungroo, Seamen and Waterfront Workers' Trade Union, Trinidad

Nordamerika

Denise Hill, Abteilung Luftverkehr der Canadian Union of Public Employees (CUPE), Kanada
Jim O'Neil, National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW-Canada)
John Bowers, International Longshoremens Association (ILA), USA
Robert Scardelletti, Transportation-Communications International Union (TCU), USA
Bill Scheri, International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM), USA

39. ITF-KONGRESS

Geschäftsführender Ausschuß

Der Kongreß beschloß, die Zahl der Mitglieder im Geschäftsführenden Ausschuß auf 13 anzuheben. Ihre Namen sind der nachfolgenden Liste zu entnehmen:

Umraomal Purohit, Indien (Präsident)
Juan Manuel Palacios, Argentinien (Vizepräsident)
Wilhelm Haberzettl, Österreich (Vizepräsident)
Uzoije Ukaumunna, Nigeria (Vizepräsident)
John Bowers, Vereinigte Staaten (Vizepräsident)
Caroline Mandivenga, Simbabwe (Vizepräsidentin)
John Coombs, Australien

Per-Erik Nelin, Finnland
Wolfgang Warburg, Bundesrepublik
Deutschland
Jim Knapp, Großbritannien
Bill Morris, Großbritannien
Shoshiro Nakanishi, Japan
Bill Scheri, Vereinigte Staaten
David Cockroft (kraft seines Amtes
als ITF-Generalsekretär)

Entschließungsanträge/Dringlichkeitsentschlüsse

Im folgenden sind die dem Kongreß unterbreiteten Entschließungsanträge sowie die Kongreßbeschlüsse in bezug auf jeden einzelnen Antrag aufgelistet. Der volle Wortlaut der vom Kongreß verabschiedeten Entschlüsse ist in Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschlüsse auf Seite 81 nachzulesen.

Die wichtigsten Punkte der Beratungen über diese Entschließungsanträge sind in den entsprechenden Abschnitten des Kurzprotokolls von der Plenarsitzung zusammengefaßt.

Entschließungsantrag Nr. 1:
**Verkehrsbeschäftigte und die globale
Wirtschaft**
mit Änderungen angenommen als
Entschließung Nr. 1

Entschließungsantrag Nr. 2:
Internationaler Verkehr und Sozialdumping
Inhalt eingeflossen in Entschließung Nr. 1

Entschließungsantrag Nr. 3:
**Gewerkschaften und transnationale
Gesellschaften**
Teilaspekte dieses Entschließungsantrags, in
denen ein multilaterales Investitionsabkom-
men (MAI) abgelehnt wurde, wurden in Ent-
schließung Nr. 1 eingearbeitet, die übrigen
Teile abgelehnt

Entschließungsantrag Nr. 4:
Globalisierung der Wirtschaft
angenommen als Entschließung Nr. 2

Entschließungsantrag Nr. 5:
Globale Gewerkschaftsarbeit
an den ITF-Vorstand verwiesen

Entschließungsantrag Nr. 6:
Gewerkschaftsmitgliedschaft
angenommen als Entschließung Nr. 3

Entschließungsantrag Nr. 7:
Arbeitszeiten und Arbeitsplatzsicherheit
angenommen als Entschließung Nr. 4

Entschließungsantrag Nr. 8:
Aufklärung über Gleichstellungsfragen
angenommen als Entschließung Nr. 5

Entschließungsantrag Nr. 9:
Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft
angenommen als Entschließung Nr. 6

Entschließungsantrag Nr. 10:
Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 87
angenommen als EntschlieÙung Nr. 7

Entschließungsantrag Nr. 11:
Integrierte Verkehrspolitik
Inhalt eingeflossen in EntschlieÙung Nr. 1

Entschließungsantrag Nr. 12:
Russische Sprache
an den ITF-Vorstand verwiesen

Entschließungsantrag Nr. 13:
Russische Sprache
an den ITF-Vorstand verwiesen

Entschließungsantrag Nr. 14:
Russisch als offizielle Arbeitssprache der ITF
an den ITF-Vorstand verwiesen

Entschließungsantrag Nr. 15:
Russische Sprache
an den ITF-Vorstand verwiesen

Entschließungsantrag Nr. 16:
Offizielle Arbeitssprachen der ITF
an den ITF-Vorstand verwiesen

Entschließungsantrag Nr. 17:
Aktionstag für die Bahnen
angenommen als EntschlieÙung Nr. 10

Entschließungsantrag Nr. 18:
StraÙengüterverkehrswirtschaft
angenommen als EntschlieÙung Nr. 11

Entschließungsantrag Nr. 19:
**Arbeitsbedingungen des Lkw-Fahrpersonals
in Indien**
angenommen als EntschlieÙung Nr. 12

Entschließungsantrag Nr. 20:
Hafenarbeitersektion
angenommen als EntschlieÙung Nr. 13

Entschließungsantrag Nr. 21:
**Beibehaltung der IAO-Mechanismen im
Hinblick auf den maritimen Sektor**
angenommen als EntschlieÙung Nr. 15

Entschließungsantrag Nr. 22:
Kabotage in der Schiffahrtswirtschaft
angenommen als EntschlieÙung Nr. 16

Entschließungsantrag Nr. 23:
Seeleutenachwuchs
mit Änderungen angenommen als
EntschlieÙung Nr. 17

Entschließungsantrag Nr. 24:
**Abwehrmaßnahmen gegen Arbeitslosigkeit
unter qualifizierten Seeleuten in Besat-
zungen bereitstellenden Ländern**
abgelehnt

Entschließungsantrag Nr. 25:
**Bereitstellung eines größeren Anteils der
Mittel aus dem ITF-Wohlfahrtsfonds zur
Lösung der Probleme der Seeleute aus dem
Gebiet der ehemaligen UdSSR**
abgelehnt

Entschließungsantrag Nr. 26:
Billigflaggen
angenommen als EntschlieÙung Nr. 18

DringlichkeitsentschlieÙung Nr. 1:
Kernwaffen und Frieden
angenommen als EntschlieÙung Nr. 8

DringlichkeitsentschlieÙung Nr. 2:
Vorschlag für ein chilenisches Zweitregister
angenommen als EntschlieÙung Nr. 19

DringlichkeitsentschlieÙung Nr. 3:
**Europäische Strukturen für die Beschäftigten
in der Verkehrswirtschaft**
angenommen als EntschlieÙung Nr. 9

DringlichkeitsentschlieÙung Nr. 4:
Chilenische Hafenarbeiter
angenommen als EntschlieÙung Nr. 14

39. ITF-KONGRESS

Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen

Der Kongreß genehmigte eine Reihe von Änderungsanträgen zu den ITF-Satzungen, die in Anhang 2: Wichtige Vorlagen an den 39. ITF-Kongreß auf Seite 118 wiedergegeben sind. Die wichtigsten Punkte der Beratungen über diese Änderungsanträge sind in den entsprechenden Abschnitten des Kurzprotokolls von der Plenarsitzung zusammengefaßt.

Mitgliedsbeiträge

Der Kongreß beschloß, daß für die Zeit bis zum nächsten ITF-Kongreß die folgenden ITF-Mitgliedsbeiträge gelten sollten:

1999: £ 0,80 pro Mitglied
2000: £ 0,85 pro Mitglied
2001: £ 0,90 pro Mitglied
2002: £ 0,90 pro Mitglied

Darüber hinaus übertrug der Kongreß dem Vorstand die Vollmacht, den Mitgliedsbeitrag während dieses Zeitraums gegebenenfalls auf £ 1,00 anzuheben, falls er dies im Lichte der ITF-Finzen für erforderlich halte.

Tätigkeitsberichte 1994-1997, Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht, Bericht des Sekretariats 1994-1998

Einstimmig genehmigte der Kongreß die Tätigkeitsberichte 1994-1997, die Vorlage "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht" und den Bericht des Sekretariats 1994-1998.

Finanzbericht und Bericht der Rechnungsprüfer 1994-1997

Auch der Finanzbericht und der Bericht der Rechnungsprüfer 1994-1997 wurden vom Kongreß *einstimmig genehmigt*.

Sitz des ITF-Sekretariats

Der Kongreß beschloß, die Hauptgeschäftsstelle der ITF bis auf weiteres in London zu belassen.

Kurzprotokoll der Plenarsitzung

Donnerstag, 29. Oktober 1998

Ansprachen der Ehrengäste und der gastgebenden Organisationen

In seinem Grußwort an die Delegierten des 39. Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bezeichnete **Umraomal Purohit**, Präsident der All India Railwaymen's Federation (AIRF), die Veranstaltung - die erste außerhalb Europas und der USA - als Meilenstein in der Geschichte der ITF. Indien sei ein facettenreiches Land, so Purohit, mit zahlreichen Sprachen und Religionen und einem demokratischen System, welches die Menschen dort mit großem Stolz erfülle. Für die durchaus vorhandenen Probleme könne stets eine demokratische Lösung gefunden werden.

Wie er den Delegierten in Erinnerung rief, schlossen sich die ersten indischen Gewerkschaften in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts der ITF an. Heute kämen 34 der Föderation angeschlossenen Gewerkschaften, die zusammen mehr als eine Million Mitglieder verträten, aus Indien. Man dürfe sich jedoch nicht auf den Lorbeeren der Geschichte ausruhen, sondern müsse Anteil an der Gegenwart nehmen und für die Zukunft planen. Die Folgen politischer Entscheidungen, wie zum Beispiel Privatisierungsmaßnahmen, stellten das Recht der Beschäftigten auf einen Arbeitsplatz in Frage und bedrohten die Praxis der Kollektivverhandlungen; sie müßten daher überwunden werden.

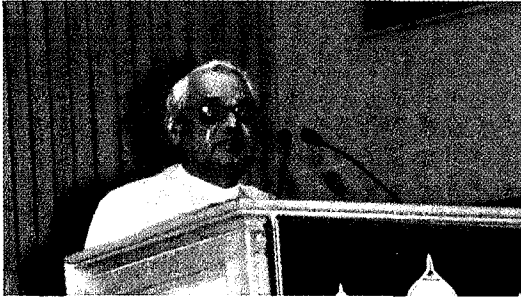
Der Ministerpräsident Indiens, **Atal Bihari Vajpayee**, gratulierte der ITF zu ihren Bemühungen um eine Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmerinnen und der Arbeitnehmer weltweit und ihren Maßnahmen zur Förderung des Weltfriedens, wobei er insbesondere das Engagement des ersten Generalsekretärs der Föderation, Edo Fimmen, im Kampf gegen Kolonialismus und Nationalsozialismus hervorhob.

Die Delegierten seien zu einem Zeitpunkt in Delhi zusammengetreten, zu dem die Welt von einer schleichenden Finanzkrise erschüttert werde, die durch einen deutlichen Rückgang des Welthandels mit Folgen insbesondere für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft gekennzeichnet sei und den Prozeß der Globalisierung in Frage stelle. Eine Umgestaltung des weltweiten Finanzsystems, aufbauend auf den Grundsätzen der Gleichheit, an der die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft unmittelbar teilhaben könnten, sei dringend erforderlich.

Regierungen und Gewerkschaften müßten bei der Suche nach Lösungen zusammenarbeiten. Die indische Regierung werde nach seinen Worten eine Initiative starten, um Seeleute und Hafentarbeiter an der Kontrolle über den Hafenbetrieb zu beteiligen. Allerdings müsse auch eine Modernisierung der Hafeneinrichtungen erfolgen, und die Verkehrsbeschäftigten müßten bereit sein, neue Produktionsmethoden zu akzeptieren, und sich flexibel zeigen; so könnten neue Arbeitsplätze geschaffen und Vorteile für die Beschäftigten gesichert werden. Der Prozeß des Wandels müsse außerdem dazu dienen, das Wohlergehen der Beschäftigten zu wahren. Er sprach sich für internationale Sicherheitsnormen aus und forderte die ITF auf, einen Entwurf globaler Sicherheitsnormen zu Papier zu bringen, den Indien mit Freuden prüfen werde.

David Cockroft, ITF-Generalsekretär, dankte dem Ministerpräsidenten im Namen der Delegierten für seine freundlichen Worte. Er bekräftigte die stolze Tradition der ITF als Arbeitnehmerorganisa-

39. ITF-KONGRESS



Der indische Ministerpräsident Atal Bihari Vajpayee

tion, die für den Weltfrieden und gegen Ungerechtigkeit kämpfe, und fügte hinzu, ganz im Sinne dieser Tradition stünden im Verlauf der kommenden acht Tage einige schwierige Entscheidungen an.

Jim Baker vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) bezeichnete die ITF als Vorkämpferin der globalen Gewerkschaftsbewegung, eine Speerspitze der weltweiten Arbeitnehmerbewegung und führende Verfechterin internationaler Gewerkschaftsrechte. Anhand des Arbeitskampfes in den Häfen, den die Maritime Union of Australia (MUA) vor kurzem erfolgreich ausgefochten habe, und an dem nicht nur die MUA, sondern, in einem Paradebeispiel echter Partnerschaft auch ITF, IBFG und andere beteiligt waren, machte er deutlich, daß der Kampf für Gewerkschaftsrechte auf nationaler Ebene sich in nichts vom Kampf auf internationaler Ebene unterscheidet. Eine Zusammenarbeit wie beim Arbeitskonflikt in Australien sei für alle Beteiligten von größter Bedeutung, und der Erfolg der MUA sei ein Erfolg für alle.

Alle Mitglieder der Gewerkschaftsbewegung müßten sich entscheiden, ob sie Opfer der Globalisierung werden oder lieber an führender Stelle daran mitwirken wollten, sie zu verändern. Die Gewerkschaften seien die einzige Stimme der Beschäftigten. Jede sich bietende Gelegenheit müsse genutzt werden, um dieser Stimme mit Hilfe globaler Solidarität Gehör zu verschaffen.

Bill Brett, Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) verwies auf die Bedeutung der engen Arbeitsbeziehungen zwischen der ITF und der Arbeitnehmergruppe bei der IAO und appellierte an die Föderation, diese Verbindungen zu nutzen, um beim Aufbau der erforderlichen Mechanismen zur Förderung und Überwachung der Umsetzung der grundlegenden Erklärung über die Rechte bei der Arbeit aus dem Jahre 1998 zu helfen.

In der Vergangenheit hätten die Befürworter neoliberaler Wirtschaftspolitik wie der Internationale Währungsfonds (IWF) und die Weltbank Gewerkschaften als Hindernisse angesehen. Sowohl IWF als auch Weltbank sähen sich nun jedoch unter Druck gesetzt, ihre politische Haltung zu ändern. Die Regierungen forderten neue Verhaltenskodexe, die auch Beschäftigungsrechte beinhalteten. Derartige Forderungen böten eine Gelegenheit, auf die Umsetzung der grundlegenden Erklärung über die Rechte bei der Arbeit im Rahmen von Strukturanpassungsprogrammen hinzuwirken. Die ITF und andere müßten effektive Lobbyarbeit leisten, um dies zu erreichen und eine Abkehr von den Extremen der Liberalisierung zu bewirken.

Ansprache des Präsidenten

Nachdem er die Delegierten darauf hingewiesen hatte, daß sie am Anfang des ersten Kongresses der ITF im zweiten Jahrhundert ihrer Existenz stünden, erklärte ITF-Präsident **Eike Eulen**, es sei ihm eine Ehre, zum zweiten Mal innerhalb einer Amtszeit vor den Delegierten zu sprechen. Einleitend sprach der Präsident von der Bedeutung der internationalen Solidarität, vom Kampf um Gleichheit und von der Notwendigkeit, die Herausforderung der Globalisierung anzunehmen. Transport werde heute auf der Weltbühne inszeniert, und als internationale Organisation könne die ITF nur dann an Schlagkraft gewinnen, wenn sie nicht nur die traditionellen Transportarbeiter, sondern auch die Beschäftigten in der Verwaltung von Verkehrsunternehmen von der Notwendigkeit eines Beitritts zur Föderation überzeugen könne. Es sei vornehmste Aufgabe der ITF, den Kampf für Arbeitnehmerrechte und die Verteidigung der Menschenrechte voranzutreiben. Die aus der Kampagne gegen Billigflaggen gewonnenen Erfahrungen, der Arbeitskampf der MUA und Arbeitskonflikte in der Luft-

verkehrswirtschaft ebenso wie im Straßenverkehr und im Bahnsektor hätten deutlich gemacht, daß internationaler Druck als wichtiger Faktor zum erfolgreichen Ausgang derartiger Schlachten beitragen könne. Die Parole müsse nun lauten: "Solidarität mobilisieren", und die vorrangige Aufgabe bestehe darin, neue Strategien zu entwickeln, um Erfolge zu sichern.

Eines der Gründungsprinzipien der ITF sei die Autonomie der ihr angeschlossenen Gewerkschaften; die Gewerkschaften in Indien und Pakistan hätten mit ihrer Ablehnung der Atomwaffenversuche genau diese Unabhängigkeit unter Beweis gestellt. Die darin zum Ausdruck gebrachte, tief verwurzelte Überzeugung habe vorhandene Bedenken gegen die Einberufung des Kongresses nach Neu-Delhi zerstreuen können. Abschließend stellte der Präsident fest, zum 39. Mal in der Geschichte würden Delegierte in den nächsten Tagen vor dem Kongreß ihrer Entschlossenheit Ausdruck geben, die Beschäftigten zu vertreten: Fortschritt sei nur mit den Beschäftigten, nicht gegen sie möglich.

Entschließungsanträge

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-11

(Der volle Wortlaut der vom Kongreß verabschiedeten Entschließungen ist in Anhang 1 auf Seite 81 nachzulesen.)

Vor der Beratung über die Dringlichkeitsentschließung über Kernwaffen und Frieden erhielt **Seiko Ikeda**, eine Überlebende des Atombombenabwurfs über Hiroshima am 6. August 1944 die Gelegenheit, ihre Eindrücke während dieses Tages zu schildern. Sie berichtete den Delegierten, sie sei damals ein 12 Jahre altes Schulmädchen gewesen. Als die Bombe explodierte, entstand ein gleißender Lichtschein, viel tausend mal stärker als ein Blitz. Unmittelbar darauf folgte ein ohrenbetäubender Knall, dann wurde es stockdunkel. Als sie wieder zu sich kam war ihr Haar verbrannt, ihre Kleider zerrissen, an Armen und Beinen hing die Haut nur noch in Fetzen herunter, so daß darunter das rohe Fleisch zu sehen war.

Überall lagen Leichen übereinander getürmt, die aussahen wie zu lang gekochter Fisch; sie waren so verkohlt, daß man kaum erkennen konnte, ob es sich um Männer oder Frauen, Kinder oder Alte handelte. Wer überlebt hatte, war über und über mit Blut verklebt, und viele waren so schwach, daß sie nicht einmal mehr sprechen konnten. Nach einer Weile begannen die Menschen zu weinen und langsam aber sicher in dieselbe Richtung zu gehen, wie ein Heer von Gespenstern. Hiroshima, bis dahin eine pulsierende Metropole, war plötzlich in Schutt und Asche versunken.

Insbesondere schilderte Ikeda einen Zwischenfall, als sie vor einem schwerverletzten alten Mann davonlief, der sie am Knöchel festhielt und um Wasser bat. Später machte sie sich Vorwürfe und fragte sich, was aus diesem armen Mann geworden sei. Sie schloß mit der Feststellung, daß der Einsatz von Atombomben nicht nur Massenmord sei, sondern die Menschen auch ihrer Humanität beraube.

Umraomal Purohit, Vorsitzender der All India Railwaymen's Federation (AIRF), brachte den Entschließungsantrag ein, dankte Ikeda für die beeindruckende und bewegende Schilderung der Schrecken der Atombombe und erklärte, diese Schrecken veranlaßten ihn, dem Kongreß den Vorschlag des Vorstands zu unterbreiten. Er sei gefragt worden, was die Verkehrsgewerkschaften mit der Atombombe zu tun hätten. Seine Antwort laute, daß der Kampf gegen Ungerechtigkeit und Unterdrückung in der Welt bei der ITF Tradition habe, genau wie das Engagement für Demokratie

39. ITF-KONGRESS

und der Einsatz für den Weltfrieden. Die ITF lehne Kernwaffen ab, egal welche Regierung sie teste. Kernwaffen hinterließen nur Verlierer. Nahezu alle indischen Gewerkschaften forderten, das Geld, das ihre Regierung für Kernwaffen ausbebe, statt dessen für die Bereitstellung von Gesundheits- und Sozialdiensten aufzuwenden. Voraussetzung für den Weltfrieden sei soziale Gerechtigkeit und eine Ausweitung der Gewerkschaftsrechte weltweit.

Chaudhary Mohammad Ashraf Khan, Vorsitzender des ITF-Koordinierungsausschusses in Pakistan, befürwortete den Antrag und erklärte, es sei kein Zufall, daß er von einem Vertreter Indiens eingebracht und von einem Vertreter Pakistans unterstützt werde. Unter Hinweis auf die jüngsten Atomwaffentests der beiden Länder stellte er warnend fest, daß die Spannung eskalieren werde, wenn niemand die Zügel anziehe. Die ITF müsse dabei helfen, eine solche Eskalation zu verhindern.

Kazumaro Suzuki von der Alljapanischen Föderation von Gewerkschaften der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (UNYU-ROREN) gab der uneingeschränkten Unterstützung seiner Delegation für den Entschließungsantrag Ausdruck und sprach von Verärgerung, Verbitterung und Trauer, die die Atomwaffentests bei den japanischen Gewerkschaften hervorriefen. Die angeschlossenen japanischen Gewerkschaften betrachteten die Verbreitung von Kernwaffen als eine Frage von nie dagewesener Dringlichkeit und setzten sich für eine weltweite Kampagne gegen Kernwaffen ein. Es habe Bedenken gegen die Veranstaltung des Kongresses in Neu-Delhi gegeben, bis die Gewerkschaften in Pakistan und Indien ihrer nachdrücklichen Ablehnung von Kernwaffen Ausdruck gegeben hätten. Die angeschlossenen japanischen Gewerkschaften hielten es jedoch für notwendig, daß die Delegierten zum Thema Kernwaffen eindeutig Stellung beziehen sollten; der vorliegende Entschließungsantrag sei das Ergebnis ihres Drängens.

Manohar Kotwal von der Transport and Dockworkers' Union in Indien erklärte seine Unterstützung für den Entschließungsantrag, bezeichnete ihn jedoch als unvollständig, da darin nur Indien und Pakistan erwähnt seien, während andere nukleare Supermächte wie die USA und China fehlten, und forderte, dies in dem Antrag zu berücksichtigen.

In seiner Antwort versicherte **der Präsident** den Delegierten, daß der Entschließungsantrag der Ablehnung gegenüber Erprobung oder Einsatz von Kernwaffen durch alle Länder, einschließlich der Supermächte, Ausdruck gebe.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Tätigkeitsberichte 1994-1997 Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht Bericht des Sekretariats 1994-1998

Kongreßvorlagen Dok. XXXIX C-7a), b) und c)

Der Generalsekretär eröffnete die Debatte mit einem Dank an den Vorstand, den Präsidenten und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sekretariats in aller Welt für ihre Arbeit. Er wies darauf hin, daß der Mitgliederstand der ITF während der vergangenen vier Jahre gestiegen sei; die Zahl der angeschlossenen Gewerkschaften habe um beeindruckende 21 Prozent zugenommen. Insgesamt jedoch sei die Zahl der Mitglieder der ITF mehr oder weniger gleichgeblieben, während der Anteil der angeschlossenen Gewerkschaften, die ihre Mitgliedsbeiträge zum regulären Beitragsatz zahlten, von etwas mehr als 70 Prozent im Jahre 1994 auf knapp über 50 Prozent im Jahre



Roy Ramesh Chandra von der Bangladesh Truck Chalok Sramik Federation

1998 zurückgegangen sei. Die Globalisierung der Verkehrswirtschaft bedeute, daß die Erwartungen an die ITF wüchsen, ohne daß dem eine entsprechende Zunahme der Mittel gegenüberstehe. Angesichts eines immer größeren Defizits im Allgemeinen Fonds der ITF habe die Föderation striktere Finanz-, Haushalts- und Ausgabenkontrollen eingeführt und die angeschlossenen Gewerkschaften gebeten, einen Teil der Kosten zu übernehmen. Während sich die Finanzausstattung des Internationalen Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute während der vergangenen vier Jahre deutlich verbessert habe, sei es weder juristisch noch moralisch zu rechtfertigen, diese Gelder für Maßnahmen außerhalb des maritimen Sektors einzusetzen.

Der Generalsekretär berichtete, daß die Personalausstattung des Sekretariats in der Zeit seit dem letzten Kongreß aufgestockt worden sei; allein in der Hauptgeschäftsstelle in London seien inzwischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 18 unterschiedlicher Nationalitäten beschäftigt. Darüber hinaus sei die ITF in ein neues Bürogebäude mit modernen Einrichtungen einschließlich eines Konferenzsaales umgezogen. Auch in den Regionen habe es Änderungen gegeben; so seien neue Büros in Tokio, Delhi, Rio de Janeiro und Ouagadougou eröffnet worden.

Die Zusammenarbeit mit dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten sei in der Zeit seit dem letzten Kongreß ausgebaut worden; dies mache sich auch bei der ITF selbst bemerkbar, die gemeinsamen Kampagnen und einer verbesserten Kommunikation mit den angeschlossenen Gewerkschaften inzwischen weit größeres Gewicht beimesse und hierfür größere Ressourcen bereitstelle. Während der vergangenen vier Jahre habe dies einige bedeutende Erfolge ermöglicht: die weltweiten Aktionstage zum Thema "Übermüdung tötet", die von der Sektion Straßentransport organisiert würden, die solidarische Unterstützung auf internationaler Ebene, die zum Erfolg der Maritime Union of Australia im Arbeitskonflikt bei Patrick Stevedores beigetragen habe, und die gemeinsamen Anstrengungen der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion im Kampf gegen Billigflaggen seien Beispiele dafür.

Die umfassende Arbeit der ITF-Inspektorinnen und -Inspektoren - deren Zahl sich auf jetzt mehr als 100 verdoppelt habe und die inzwischen von speziell auf ihre Aufgaben zugeschnittenen Schulungsmaßnahmen und verbesserten Kommunikationsmöglichkeiten profitierten und seit einiger Zeit zunehmend auch von den Gewerkschaften der Hafentarbeiter gestellt würden - sei ebenfalls einer Erwähnung wert. Mit dem Start der *Global Mariner*, einem der innovativsten Werkzeuge für eine Kampagne, das jemals von einer internationalen Organisation eingesetzt worden sei, werde skrupellosen Reedern langsam aber sicher bewußt, daß die ITF ihnen dicht auf den Fersen sei, egal wohin sie sich flüchteten. Die Sektion Zivilluftfahrt habe bei ihren Aktionen gegen Fluggesellschaften, die sich von "nationalen Fluggesellschaften" zu "Billigflaggenunternehmen" wandelten, ebenso wie bei ihren Kampagnen für die Luftverkehrssicherheit, ihren Bemühungen um die Erhaltung der Arbeitsplätze für die Beschäftigten auf Flughäfen und beim Aufbau von gewerkschaftlichen Allianzen als Gegengewicht zum größer werdenden Netz globaler Fluggesellschaftsbündnisse von diesen Erfahrungen profitieren können.

Auch auf die Arbeit in den Regionen ging Cockroft ein, die immer stärker in den Mittelpunkt der ITF-Tätigkeit rücke. In den Americas lasse die Einrichtung eines neuen Büros in Rio de Janeiro und die Zustimmung zu einer neuen interamerikanischen Struktur auf einer Konferenz in Miami im Juli 1998 auf positive Entwicklungen in der Zukunft hoffen. Wachstum sei überall in Asien und dem pazifischen Raum zu verzeichnen: die große Zahl von Kongreßdelegierten aus der Region sei der Beweis dafür, wie weit die Föderation über ihre europäischen Ursprünge hinausgewachsen sei. Entwicklungen

39. ITF-KONGRESS



Bill Brett, Vorsitzender der Arbeitnehmergruppe bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)

gebe es auch in Europa, wo aufgrund schwerwiegender interner Probleme beim Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) alle beteiligten Parteien übereingekommen seien, diese Organisation aufzulösen und sie in ein neues, paneuropäisches Gremium zu integrieren, das gleichzeitig als europäische Region der ITF und als Verkehrsverband des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB) fungieren werde.

Cockroft brachte den Sachstandsbericht "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" ein. Er wies darauf hin, daß das Programm zu einer umfassenden Überprüfung der ITF-Strukturen und ihrer Arbeitsmethoden geführt habe, um die Weichen für das neue Jahrtausend zu stellen. Das Programm sei nun offiziell abgeschlossen, der Wandel werde jedoch weitergehen.

Abschließend erklärte der Generalsekretär vor den Delegierten, daß an der Schwelle zum Jahr 2000 weitere Herausforderungen und Gelegenheiten warteten. Die ITF werde Erfolge erringen und sicherlich hin und wieder auch eine Niederlage hinnehmen müssen; ausschlaggebend sei aber, daß sie die richtigen Lehren daraus ziehe.

John Maitland, Vizepräsident der Internationalen Föderation von Chemie-, Energie-, Bergbau- und Fabrikarbeiter-Verbänden (ICEM), überbrachte dem Kongreß die kollegialen Grüße der ICEM. Er gratulierte der Maritime Union of Australia zu ihrem Erfolg im Arbeitskonflikt bei Patrick Stevedores, der eine Wendemarke in der Geschichte der australischen Gewerkschaftsbewegung darstelle, und würdigte die umfassende und wirkungsvolle solidarische Unterstützung seitens der internationalen Gewerkschaftsbewegung, allen voran der ITF.

Er erinnerte die Delegierten daran, daß die Menschenrechtserklärung der Vereinten Nationen im Jahre 1998 fünfzig Jahre alt geworden sei. Während jedoch dieser Jahrestag gefeiert werde, sei die Lage der Menschenrechte - und hierzu zählten auch die Arbeitnehmerrechte - heute in vielen Ländern nicht besser als vor fünfzig Jahren. Ein Bericht des IBFG habe gezeigt, daß allein im Jahre 1997 299 Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter wegen ihrer gewerkschaftlichen Überzeugungen getötet worden seien, 2.400 seien festgenommen oder inhaftiert worden und mehr als 50.000 hätten ihren Arbeitsplatz aufgrund ihrer gewerkschaftlichen Betätigung verloren. Diese Zahlen verdeutlichten die Notwendigkeit der internationalen Solidarität gegenüber Organisationen wie dem Internationalen Währungsfonds (IWF) und der Weltbank, die sich ständig um eine Ausweitung der gesetzlichen Rechte der Unternehmen bemühten und die nationalstaatlichen Regierungen aus ihrer Verantwortung verdrängen wollten. Doch seien diese Entwicklungen nicht nur als Herausforderung zu betrachten, sie eröffneten auch neue Möglichkeiten. Angeschlossene Gewerkschaften müßten sich gegenseitig unterstützen und Bündnisse mit anderen gesellschaftlichen Gruppen, Kirchen und Umweltverbänden eingehen, um dem Kapitalismus schlüssige, gut fundierte und klar ausformulierte politische Strategien entgegengesetzt zu können.

Anatolij Wassiliew von der Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportwegebauer Rußlands machte die Delegierten auf einige der Probleme aufmerksam, mit denen sich die Beschäftigten in Rußland infolge der weltweiten Finanzkrise konfrontiert sähen. Unter Bezug auf das Problem ausstehender Lohnzahlungen und die Schwierigkeiten in Osteuropa gestrandeter Fahrerinnen und Fahrer im Straßenverkehr kritisierte er die internationalen Finanzinstitutionen für die Verbreitung monetaristischer Ratschläge als Lösung für die Probleme Rußlands, während sie sich gleichzeitig weigerten, die Verantwortung für die sozialen Konsequenzen ihrer Politik zu übernehmen.

Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) in Sri Lanka erklärte, gerade weil der weltweite Kapitalismus im Scheitern begriffen sei, versuche er, noch mehr aus den Menschen herauszupressen. Er regte die Einrichtung eines sozialpolitischen Ausschusses durch die ITF an, der sich mit globalen Fragen auseinandersetzen und das Scheitern des Kapitalismus studieren solle, um ein Modell für ein neues sozialistisches System zu entwickeln.

J. P. Chaubey von der All India Railwaymen's Federation (AIRF) teilte den Delegierten seine große Freude darüber mit, daß die mit der Einladung, den Kongreß in Neu-Delhi abzuhalten, verbundenen Hoffnungen Wirklichkeit geworden seien. Die ITF sei zweifellos eine mächtige Organisation, deren Einfluß in Indien und überall in der Welt gewachsen sei. Allerdings berge die Zukunft große Herausforderungen, und neue Diktatoren in Gestalt multinationaler Gesellschaften würden im nächsten Jahrhundert für erhebliche Probleme sorgen.

Roy Ramesh Chandra von der Bangladesh Truck Chalok Sramik Federation würdigte die Rolle der ITF bei der Geburt des unabhängigen Staates Bangladesch und dankte Indien für die Entsendung von Streitkräften, die bei der Befreiung seines Landes mitgeholfen hätten. Er verwies auf einige der Probleme der Verkehrswirtschaft in den Entwicklungsländern, zum Beispiel Arbeitsplatzabbau und damit einhergehend die Ausweitung des noch weniger regulierten informellen Sektors, und appellierte an die angeschlossenen Gewerkschaften, in diesem Sektor verstärkt Mitgliederwerbung zu betreiben.

Wahl der Stimmzähler/innen und Wahlprüfer/innen

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-4

Die folgenden Delegierten wurden als Stimmzähler und Wahlprüfer vorgeschlagen und *gewählt*:

Afrika: **Likius Vilho** (Namibia)

Asien/Pazifik: **Adam Panjri** (Pakistan)

Lateinamerika/Karibik: **Ricardo Ponzi** (Brasilien)

Nordamerika: **Dennis Hitchcock** (USA)

Europa: **John Epsom** (Großbritannien)

Genehmigung der Geschäftsordnung

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-5

Die Geschäftsordnung für den Kongreß gemäß Dok. XXXIX C-5 wurde *einstimmig angenommen*.

Wahl des Mandatsprüfungsausschusses und des Entschließungsausschusses

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-6

Die folgenden Delegierten wurden als Mitglieder des Mandatsprüfungsausschusses vorgeschlagen und *gewählt*:

Afrika: **David Sackoh** (Liberia)

Asien/Pazifik: **John R. McLeod** (Neuseeland),

Jagdish Lal (Indien)

Lateinamerika/Karibik:

Marcos Castro (Argentinien)

Nordamerika: **Brian McWilliams** (USA),

Doug Olshewski (Kanada)

Europa: **Tony West** (Großbritannien),

Agis Tselentis (Griechenland), Vorsitzender,

Bob Dielis (Belgien),

Tomas Abrahamsson (Schweden)

39. ITF-KONGRESS

Die folgenden Delegierten wurden als Mitglieder des Entschließungsausschusses vorgeschlagen und *gewählt*:

Afrika: **Julien Tahou** (Elfenbeinküste)
Asien/Pazifik: **Mick Doleman** (Australien),
Yuji Iijima (Japan), **Tony Au** (Singapur)
Lateinamerika/Karibik: **Alfredo Antonio Rodríguez Fritz** (Mexiko)
Nordamerika: **David Heindel** (USA),
Jo-Ann Hannah (Kanada)

Europa: **Wouter Waleson** (Niederlande),
Peter G. McEwen (Großbritannien),
Anne-Beth Skrede (Norwegen),
Erika Young (Italien),
Arturo Gómez (Spanien),
Dieter Benze (Bundesrepublik
Deutschland), Vorsitzender

Dienstag, 3. November 1998

Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-6/Cred/Report

Der Vorsitzende des Mandatsprüfungsausschusses, **Agis Tselentis** von der Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) aus Griechenland, brachte den Bericht ein und erläuterte, daß mit Ausnahme von 11 Organisationen alle anwesenden Gewerkschaften über ein ordnungsgemäßes Mandat verfügten. Auf der zweiten Sitzung des Ausschusses am 30. Oktober sei bestätigt worden, daß 580 Delegierte sowie 534 Berater/innen von 280 Gewerkschaften aus 85 Ländern mit einer Stimmenzahl von insgesamt 4.163.000 am Kongreß teilnahmen.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-12

Der Generalsekretär brachte Änderungsantrag B zu Artikel III, Absatz (4), (5), (6), Artikel V, Artikel VI, Absatz (1), (2), (5), (10), Artikel X, Absatz (2), (7), Artikel XIII, Absatz (5) und Artikel XVII, Absatz (3) ein, der auf die Abschaffung des Generalrats abzielte. Er informierte die Delegierten, daß der Generalrat - der seit 1962 nicht mehr zusammengetreten sei - ursprünglich als Wahlkollegium für den Vorstand gedient habe. Diese Funktion sei jedoch inzwischen in der Praxis überflüssig, und der Vorstand empfehle mit überwältigender Mehrheit die Abschaffung des Generalrats sowie die Übertragung seiner Befugnisse je nach Umständen auf den Vorstand bzw. den Kongreß.

Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) in Sri Lanka sprach sich gegen den Änderungsantrag aus. Als Mitglied des Generalrats seit 1994 erklärte er, die Gründe, weshalb dieser seit sechsundreißig Jahren nicht mehr zusammengetreten sei, seien niemals zur allgemeinen Zufriedenheit erläutert worden. Als einziger überzeugender Grund seien die Kosten angeführt worden. Allerdings seien schon dadurch Einsparungen erzielt worden, daß der Kongreß in größeren Abständen tage. In einer Welt, in der sich der globale Kapitalismus in einer Krise befinde, gebe es durchaus Anlaß zur Einberufung des Generalrats.

In Erwiderung auf diese Argumente stellte **der Generalsekretär** fest, daß es sich nicht um eine Kostenfrage, sondern um eine Frage der Funktionen handele. Der Vorstand sei der Überzeugung, daß alle Aufgaben des Generalrats auch von den zahlreichen regionalen und Sektionsgremien der



Seiko Ikeda, Überlebende des Atombombenabwurfs über Hiroshima am 6. August 1944

Föderation, die seit der letzten Sitzung des Generalrats geschaffen worden seien, erfüllt werden könnten. Bei der Abschaffung des Generalrates gehe es um die Beseitigung unnötiger Strukturen.

Der Änderungsantrag wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Der Generalsekretär leitete die Beratung über Änderungsantrag E zu Artikel VI, Absatz (1) - Erweiterung des Vorstands - mit der Vorlage eines zusätzlichen Änderungsantrags ein, wonach es anstelle von "29 streichen und statt dessen 35 einfügen" neu heißen sollte: "29 streichen und statt dessen 37 einfügen". Er erklärte, es sei notwendig, acht zusätzliche Vorstandssitze zu schaffen, um die Wahl von Frauenvertreterinnen aus den fünf ITF-Regionen zu ermöglichen und durch Aufnahme weiterer Mitglieder (jeweils ein Mitglied aus Afrika, Asien /Pazifik sowie Mittel- und Osteuropa) für eine bessere Vertretung der Regionen und Subregionen zu sorgen.

Wouter Waleson von der niederländischen Gewerkschaft FNV Bondgenoten erklärte, seine Gewerkschaft werde sich der Stimme enthalten. Der FNV Bondgenoten befürworte die Bereitstellung von fünf Frauensitzen und halte die Schaffung von Frauenstrukturen innerhalb der ITF für wichtig, hege aber die Befürchtung, daß eine Erweiterung des Vorstands um insgesamt acht Sitze die Bereitstellung von Ressourcen bedeuten würde, die dringend für andere Maßnahmen benötigt würden. Da beide Vorschläge in einem Antrag unterbreitet würden, könne der FNV Bondgenoten diesen nicht unterstützen.

Der Änderungsantrag wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Der Generalsekretär brachte Änderungsantrag G - mit dem nach dem derzeitigen Artikel XII ein neuer Artikel in die Satzungen eingefügt werden sollte - ein; dies sei notwendig, um die neuen Frauenstrukturen in den ITF-Satzungen zu verankern.

Der Änderungsantrag wurde einstimmig angenommen.

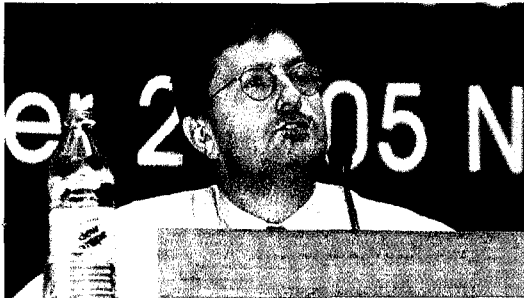
Wahl des Vorstands

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-14/EB/1

Der Generalsekretär brachte die Vorlage ein und wies darauf hin, daß aufgrund der beschlossenen Abschaffung des Generalrats eine Änderung bei den Verfahren für die Wahl des Vorstands erforderlich sei. Der Vorstand habe zwei denkbare Alternativen diskutiert: ein Verfahren auf Grundlage offener Wahlvorschläge sowie ein auf Subregionalgruppen basierendes Verfahren. Nach ausführlichen Beratungen habe der Vorstand für die zwei größten Regionen (Europa sowie Asien/Pazifik) dem letztgenannten Verfahren den Vorzug gegeben, wobei zusätzlich in jeder Region ein weibliches Vorstandsmitglied zu wählen sei, während sich eine Mehrheit der Vorstandsmitglieder aus Asien und dem pazifischen Raum bei der lebhaften Debatte für die Wahl der Vorstandsmitglieder durch die Region als ganze ausgesprochen habe.

Norman W. Y. Pang von der Merchant Navy Officers' Guild in Hongkong kritisierte den Vorschlag, die Vertreter/innen der Regionen Afrika sowie Lateinamerika/Karibik jeweils von der betreffenden Region als ganzer wählen zu lassen, während für Europa und Asien/Pazifik Subregionen festgelegt würden. Wie er berichtete, hatte sich die Mehrheit der Debattenredner auf der jüngsten Sitzung des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum für die Wahl der Vorstandsmitglie-

39. ITF-KONGRESS



ITF-Generalsekretär David Cockroft

der durch die Region als ganze ausgesprochen. Zudem hätten sich bei der Beschlußfassung über die Festlegung von Subregionen auf der Vorstandssitzung auch Mitglieder aus anderen Regionen an der Abstimmung beteiligt und sich damit in die Angelegenheiten der Region Asien/ Pazifik eingemischt; dies verstoße gegen den Grundsatz des gegenseitigen Respekts. Er drängte auf eine Abänderung des Vorschlags, um es der Region Asien/Pazifik zu gestatten, selbst darüber zu entscheiden, wie sie ihre Vertreter/innen in den Vorstand berufen wolle.

Choon Won Son von der koreanischen Gewerkschaft der Bahnbeschäftigten schloß sich im Namen des koreanischen Koordinierungsausschusses Pang's Vorschlag an und bezeichnete eine Einmischung von außen in die Angelegenheiten der Region Asien/Pazifik als unfair; die betroffenen Gewerkschaften sollten die Möglichkeit haben, selbst über die Modalitäten der Wahl ihrer Vorstandsmitglieder zu entscheiden.

Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) in Sri Lanka unterstützte diese Position und verwies auf das Beispiel der Region Afrika, wo keine Unterscheidung zwischen den englisch- und den französischsprachigen Ländern getroffen werde. Er frage sich, weshalb Mitglieder des Vorstands gegen den Widerstand der Vorstandsmitglieder aus Asien und dem pazifischen Raum für ein Wahlverfahren auf Basis von Subregionen gestimmt hätten, und appellierte an den Kongreß, das vorgeschlagene Wahlsystem abzulehnen.

Rakhal Das Gupta von der All India Railwaymen's Federation (AIRF) argumentierte für die Möglichkeit, innerhalb von Subregionen eigene Vertreter/innen aufzustellen, und bat die Delegierten um ihre Zustimmung zu der Empfehlung des Vorstands.

Abdulgani Y. Serang von der National Union of Seafarers of India (NUSI) erklärte in Unterstützung des Vorschlags von Pang, daß es den angeschlossenen Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum gestattet sein sollte, eigenständige Entscheidungen zu treffen, und warnte, daß in Zukunft auch in anderen Regionen ein Wahlverfahren auf der Basis von Subregionen eingeführt werden könnte.

Roy Ramesh Chandra von der Bangladesh Truck Chalok Sramik Federation widersetzte sich dieser Auffassung und erkannte keinen Widerspruch zwischen den Positionen der Debattenredner aus Asien und dem pazifischen Raum und der des Vorstands. Insgesamt befinde sich die Region in unterschiedlichen Phasen der Entwicklung; auch könne sie auf unterschiedliche geschichtliche Traditionen zurückblicken. Eine Änderung im Sinne dieses Antrags werde jedoch die Einheit nicht gefährden.

Erik Bratvold von der Norwegischen Seeleutengewerkschaft bezeichnete Pang's Vorschlag als fair und appellierte an alle Vertreterinnen und Vertreter der Seeleute, ihn zu unterstützen.

John Coombs von der Maritime Union of Australia (MUA) erklärte, es müsse ein wesentliches Anliegen aller Delegierten sein zu gewährleisten, daß der Vorstand wirklich repräsentativ sei. Es sei wichtig, den Subregionen, wo immer möglich, eine angemessene Rolle bei den Wahlen zuzuweisen, um sicherzustellen, daß die Wünsche ihrer Mitglieder angemessen vertreten würden.

Kapt. U. S. Adam von der Maritime Union of India (MUI) unterstützte Pang's Änderungsantrag und bat die Kongreßdelegierten, den angeschlossenen Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum die Möglichkeit einzuräumen, eigenständig über ihre Angelegenheiten zu entscheiden.

Diesem Appell schloß sich auch **Arief Soemadji** von der Indonesischen Seeleutegewerkschaft (KPI) an, der die Delegierten aufforderte, auf eine Einmischung zu verzichten, und erklärte, die Region sollte eigenständig darüber entscheiden, wie sie ihre Vertreterinnen und Vertreter wählen wolle.

Jim Knapp von der National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) in Großbritannien berichtete, auf der Vorstandssitzung, auf der der Beschluß über das Wahlverfahren gefaßt worden sei, seien mehrere Kompromißvorschläge diskutiert worden, ohne daß Einstimmigkeit erzielt werden konnte; schließlich habe der Vorstand eine Entscheidung getroffen. Es sei wichtig, hierfür als Kollektiv die Verantwortung zu übernehmen. Der Vorschlag des Vorstands fuße nicht auf Gruppeninteressen, sondern solle eine angemessene, gerechte und ausgewogene Vertretung aller Regionen gewährleisten und verdiene daher die Unterstützung des Kongresses.

Marcos Castro von der argentinischen Vereinigung der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine (CAOMAR) stellte fest, da die Mehrheit der angeschlossenen Gewerkschaften aus Asien und dem pazifischen Raum den Vorschlag des Vorstands ablehne, werde die Mehrheit der Vertreterinnen und Vertreter aus Lateinamerika dem von Pang eingebrachten Änderungsantrag zustimmen.

Ramakant Desai von der indischen Transport and Dockworkers' Union unterstützte das vorgeschlagene neue Wahlverfahren mit dem Argument, daß die Subregionalgruppen dazu beitragen, eine ausgewogene Vertretung innerhalb des Vorstands zu sichern.

In Erwiderung auf die Debatte stellte **der Generalsekretär** fest, einen einfachen Ausweg aus diesem Dilemma gebe es nicht. Leider sei es weder im Vorstand noch auf der Sitzung des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum möglich gewesen, eine Einigung in dieser Frage zu erzielen, und auch die Teilnehmer an der Kongreßdebatte aus der Region hätten unterschiedliche Standpunkte vertreten. Wo kein Konsens herrsche, müsse es ein Verfahren geben, um zu einer Entscheidung zu gelangen; bei demokratischen Organisationen geschehe dies in der Regel im Wege einer Abstimmung.

Zur Klarstellung wies **der Präsident** darauf hin, daß der von Pang unterbreitete Änderungsantrag die Auflösung aller Subregionalgruppen in der Region Asien/Pazifik, die Zusammenfassung aller Länder in einer einzigen Liste und die Zuweisung von sieben Vorstandssitzen für die Region als Gruppe bedeuten würde, die dann in einer Wahl unter Beteiligung aller Länder zu besetzen seien.

Im Anschluß an eine Diskussion über verschiedene Verfahrensfragen fand eine Abstimmung nach Mitgliedschaft mit folgendem Ergebnis statt: 2.534 Stimmen für die Empfehlung des Vorstands, 1.400 Gegenstimmen und 47 ungültige Stimmen. Insgesamt wurden 3.981 Stimmen abgegeben.

Die Vorlage des Vorstands war somit angenommen.

Wahl des Frauenausschusses

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-9/1

Diese Vorlage, in der Form und Verfahren für die Wahl und die Zusammensetzung des ITF-Frauenausschusses erläutert waren, wurde *einstimmig angenommen*.

39. ITF-KONGRESS

Tätigkeitsberichte 1994 - 1997 Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht Bericht des Sekretariats 1994 - 1998 (Fortsetzung)

Iqbal Mohammad Sheikh von der Pakistan Merchant Navy Officers' Association erklärte unter Bezug auf die Atomwaffentests in Indien und Pakistan, kein vernünftiger Mensch wolle den Krieg, doch sei er gelegentlich ein notwendiges Übel. Als er anschließend das Recht auf Selbstbestimmung für die Bevölkerung im indischen Bundesstaat Kaschmir einforderte, erhob sich Einspruch aus dem Plenum, da der Kongreß kein geeignetes Forum für diese Fragen sei.

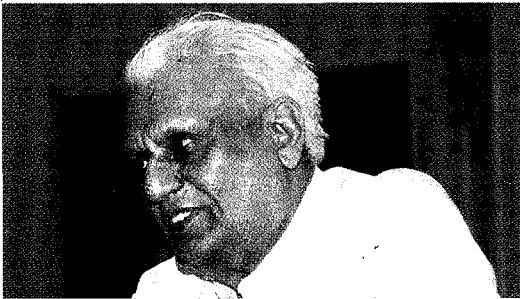
Md. Obaidul Hoque von der Bangladesh Railway Employees' League (BREL) stellte in einem Bericht über Probleme bei den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Bangladesch fest, daß die Regierung in jüngerer Zeit auf einen Streik der Bahnbeschäftigten reagiert habe, indem sie ihn für gesetzeswidrig erklärt, die Streikenden des Dienstes enthoben und die gewerkschaftlichen Führungskräfte inhaftiert habe. Derartige Schritte stellten eine Verletzung der Gewerkschaftsrechte dar, und er appellierte an die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, unverzüglich Hilfsmaßnahmen zu ergreifen.

Kalpana Desai von der indischen Transport and Dockworkers' Union ging auf die Frage der Frauenvertretung innerhalb der ITF ein. Erstmals in der 102jährigen Geschichte der Föderation würden Frauen innerhalb der Organisationsstrukturen anerkannt, und dennoch hielten sie sich im Hintergrund. Die ITF habe positive Maßnahmen ergriffen, doch müsse sie noch mehr unternehmen, um für mehr Gleichheit, Einheit und Solidarität zu sorgen.

Jagdish Lal von der All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU) verwies auf die katastrophalen Folgen der Globalisierung für die einfache Bevölkerung Indiens. 37 Millionen Arbeitssuchende drängten zusätzlich auf einen wenig aussichtsreichen Arbeitsmarkt, 47 Prozent der Menschen lebten unter der Armutsgrenze, die Preise stiegen und die Inflation nehme zu. Die Globalisierung habe das gesellschaftliche und wirtschaftliche Gefüge der asiatischen Länder, die sich an die Vorgaben der Weltbank und des IWF hielten, erschüttert. Die Gewerkschaftsbewegung müsse auf diese Bedrohung ebenfalls mit einer Globalisierung ihrer Strukturen reagieren.

Randall Howard von der südafrikanischen Transport and General Workers' Union (TGWU) erklärte, die ITF befinde sich in einer strategisch günstigen Position, um der Globalisierung den Kampf anzusagen; sie müsse weiterhin offensiv handeln und ihren Bedenken in Bezug auf den weltweiten Kapitalismus bei IWF, Weltbank und IAO Gehör verschaffen. Er äußerte die feste Überzeugung, daß sich die ITF den im Tätigkeitsbericht angesprochenen, schwierigen Entscheidungen im Hinblick auf Mitgliedsbeiträge und ihre Fähigkeit zu weiterem Wachstum und fortgesetzter Entwicklung stellen müsse. Der Fortbestand der Gewerkschaften und die wirksame Arbeit einiger kleinerer Mitgliedsverbände der Föderation seien durch konkrete Unterstützungsmaßnahmen zu gewährleisten.

Ch. Mohammad Anwar Zahoor von der Road Transport Workers' Federation of Pakistan stellte fest, daß die Globalisierung alle Nationen berühre, insbesondere aber die Entwicklungsländer. Als eine Konsequenz aus den vom IWF auf breiter Ebene geförderten Privatisierungsmaßnahmen hätten Tausende Beschäftigte im öffentlichen Verkehr ihren Arbeitsplatz oder zumindest ihre Arbeitsplatzsicherheit verloren. Angesichts derartiger Herausforderungen bestehe dringender Bedarf an beruf-



J. P. Chaubey von der All India Railwaymen's Federation (AIRF)

licher Bildung, um das solidarische Bewußtsein zu fördern. Die ITF sei das einzige Gremium, das sich auf internationaler Ebene für die sozialen Belange der Verkehrsbeschäftigten einsetze, auch wenn diese häufig nicht über ihre Ziele informiert seien; Information und Bildung seien daher von ausschlaggebender Bedeutung. In Pakistan gebe es wegen der mangelnden Ressourcen vor Ort keine entsprechenden Bildungsprojekte; zu ihrer Einleitung werde Hilfe benötigt.

Vijaya Kulkarni von der indischen Transport und Dockworkers' Union forderte eine gewichtigere Rolle für Frauen in der Gewerkschaftsbewegung ein. Viele Frauen seien heute in der Industrieproduktion, im Verkehrssektor oder in anderen traditionellen Männerberufen beschäftigt. Wenn sich ihnen eine Möglichkeit eröffne, würden sie auch Führungspositionen innerhalb der Gewerkschaften übernehmen und insgesamt zu einer stärkeren Mitarbeit der Frauen beitragen.

K. C. Roy Karmakar von der All India Railwaymen's Federation (AIRF) wies darauf hin, daß es die Liberalisierung zahlreichen Ländern gestatte, sich über die IAO-Entschießung zur Arbeitszeit hinwegzusetzen. Auch bei den staatlichen indischen Bahnen habe es die Regierung entgegen einer diesbezüglichen Zusage versäumt, die Arbeitszeiten zu verkürzen. Es sei Aufgabe der ITF, auf diese nicht eingehaltenen Versprechungen aufmerksam zu machen; in dieser Frage sei eine weltweite Kampagne vonnöten.

Somsak Kosaisook von der State Railway Thailand of State Enterprise Employees' Association (SRTSEA) erläuterte einige der Probleme, mit denen Thailand konfrontiert sei. Dort hätten die von der Weltbank geförderten Entwicklungsprojekte die Kluft zwischen Arm und Reich noch vertieft. Da sie nicht in der Lage war, ein Darlehen der Weltbank zurückzuzahlen, habe die Regierung zunächst die Steuern erhöht und später zusätzliche Anleihen beim IWF aufnehmen müssen. Die an diese Kredite geknüpften Bedingungen hätten zu einer weiteren Verschärfung der Probleme für die Beschäftigten geführt; hohe Zinsen hätten die Entlassung von drei Millionen Beschäftigten nach sich gezogen. Die Beschäftigten in Thailand hielten an ihrem Widerstand gegen diese Maßnahmen und ihren Protesten gegen den IWF fest, doch seien sie auf die Unterstützung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften angewiesen.

Benito Bahena Lome von der Gewerkschaft des Straßenbahnpersonals in Mexiko erklärte, die Wirtschaftskrise treffe viele Länder, darunter auch Mexiko. Mehr globale Solidarität sei unverzichtbar, um diese Probleme in den Griff zu bekommen, und alle Gewerkschaften, die nicht bereits einem Internationalen Berufssekretariat angehörten, sollten einen Beitritt in Erwägung ziehen. Er berichtete von der Gründung eines neuen nationalen Gewerkschaftsdachverbandes in Mexiko mit demokratischeren und freiheitlicheren Strukturen, der den Mitgliedern an der Basis größere Mitwirkungsrechte einräume.

Buzz Hargrove von der National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW-Canada) bezeichnete internationale Solidarität als machtvolle Verbündete, auch wenn gewisse Kämpfe auf nationaler Ebene ausgefochten werden müßten. Er schilderte die von der globalen Privatisierungs- und Deregulierungskrise ausgehenden Probleme für die Beschäftigten und die wachsende Armut und rief nach Abschreibung der Schulden der Entwicklungsländer sowie nach Förderung des fairen Handels, wozu auch das Freiheitsrecht der einfachen Bevölkerung und ihr Anspruch auf wirtschaftliche und soziale Gerechtigkeit zähle.

Der Generalsekretär erklärte, die ITF habe während der vergangenen vier Jahre ihr Bestes für die

39. ITF-KONGRESS



Diana Holland von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU)

ihr angeschlossenen Gewerkschaften getan und werde dies auch in Zukunft tun. Die Arbeitgeber organisierten sich immer besser auf der internationalen Ebene; hier müsse die Föderation mithalten. Der Beitrag, den die nationalen Koordinierungsausschüsse der ITF in diesem Zusammenhang leisteten, müsse ebenso ausgebaut werden wie die weltweiten Bemühungen um Verteidigung der Gewerkschaftsrechte, während die Arbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten fortgesetzt werde. Im Rahmen ihrer Reaktion werde sich die ITF auch der Forderung des IBFG nach einer Regulierung der weltweiten Finanzmärkte anschließen, mit der dieser auf die weltweite Finanzkrise und ihre verheerenden Folgen für den Lebenshaltungsstandard der Menschen reagiere. Einiges deute darauf hin, daß Weltbank und IWF langsam zu der Einsicht gelangten, daß Wachstum nicht zu erreichen sei, ohne in der Folge hohe Arbeitslosigkeit und Armut zu verursachen, solange Menschen- und Gewerkschaftsrechte nicht respektiert würden.

Die Tätigkeitsberichte 1994 - 1997 wurden einstimmig angenommen.

Der Sachstandsbericht "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" wurde einstimmig angenommen.

Der Bericht des Sekretariats 1994 - 1998 wurde einstimmig angenommen.

Bericht des Entschließungsausschusses

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-6/Res/Report

Dieter Benze von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) brachte den Bericht ein. Dem Ausschuß lagen sechsundzwanzig Entschließungsanträge zur Prüfung vor. Die Entschließungsanträge Nr.1 bis 16 seien zur weiteren Beratung an das Plenum, andere an die Sektionskonferenzen verwiesen worden; zusätzlich zu den fristgerecht eingereichten Entschließungsanträgen habe der Geschäftsordnungsausschuß vier Dringlichkeitsentschlösungen zugelassen. Auf Initiative des Vorstands und des Geschäftsordnungsausschusses sei außerdem der Versuch unternommen worden, bestimmte Entschließungsanträge zusammenzufassen bzw. darüber zu entscheiden, ob einzelne Entschließungsanträge an den Vorstand verwiesen werden sollten.

Der Bericht des Entschließungsausschusses wurde einstimmig angenommen.

Solidarität mobilisieren

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-8

Vor Aufnahme der Beratungen wurde ein kurzer Videofilm über verschiedene Arbeitskonflikte gezeigt, an denen die ITF beteiligt war.

Der Generalsekretär brachte die Vorlage "Solidarität mobilisieren" ein und erklärte, mit diesem Papier habe der Vorstand versucht, die wichtigsten Fragen aufzuzeigen, mit denen sich die Föderation konfrontiert sehe. Es beschreibe ein umfassendes und ehrgeiziges Programm, das alle Bereiche der ITF-Tätigkeit einschließlich der Sektionen und Regionen abdecke, und auch die Frage stelle, wie die angeschlossenen Gewerkschaften ihre Fähigkeit ausbauen könnten, einen Beitrag zur weltweiten Solidarität zu leisten. Die Vorlage sei kein verbindliches Strategiepapier, sondern enthalte Anregungen, verweise auf Probleme und mache Verbesserungsvorschläge als Teil einer Agenda des Handelns für die kommenden vier Jahre. Die Vorlage "Solidarität mobilisieren" sei auf allen Sektionssitzungen zur Beratung gestellt worden und wolle den angeschlossenen Gewerk-

schaften unter anderem in Erinnerung rufen, daß ihre Tätigkeit im globalen Zusammenhang stattfinde, der jedem Aspekt ihrer Arbeit auf nationaler Ebene eine grenzüberschreitende Dimension zuwachsen lasse. Es müßten neue Wege gefunden werden, um kollektive Unterstützung wirksamer bereitzustellen. Regierungen schenken der ITF Gehör, weil sie über starke angeschlossene Gewerkschaften und die Fähigkeit verfüge, Solidaritätsaktionen mit durchschlagender Wirkung zu organisieren.

Der Generalsekretär ging auf die wichtigsten Abschnitte der Vorlage im einzelnen ein. Nach seinen Worten müsse die ITF die Kapazitäten der angeschlossenen Gewerkschaften im Hinblick auf ihr Bildungsangebot stärken, und zwar nicht nur, wie bisher, in den Entwicklungsländern, sondern unter Miteinbeziehung aller Bereiche der Föderation einschließlich des Sekretariats. Auch seien vermehrt Schulungsmaßnahmen vonnöten. Das Vorbild des Schulungsprogramms für die ITF-Inspektorinnen und -Inspektoren, mit dem spektakuläre Ergebnisse erzielt würden, müsse nachgeahmt und auf die Schulung auch von Gewerkschaftsmitarbeiterinnen und -mitarbeitern in Schlüsselfunktionen für den Umgang mit internationalen Fragen übertragen werden.

In den vergangenen Jahren seien auf dem Gebiet der Kommunikation deutliche Fortschritte zu verzeichnen gewesen, und es sei eine Aufgabe der ITF, den angeschlossenen Gewerkschaften zu verbesserter Kommunikation untereinander zu verhelfen. Allerdings wirkten die internen Organisationsstrukturen der Gewerkschaften gelegentlich als Barrieren für den effektiven Austausch von Informationen. Bürokratische Strukturen sollten politische Kontrolle gewährleisten, doch ließen diese eine Kommunikationspyramide entstehen, die häufig eine rasche Weitergabe von Informationen von der Spitze an die Basis behindere. Diese Pyramide müsse abgeflacht werden, und zwar nicht als Ersatz für, sondern als Ergänzung zu demokratischen Strukturen.

Das Papier "Solidarität mobilisieren" befasse sich auch mit der Frage der ITF-Arbeitssprachen. Auf der Tagesordnung des Kongresses stünden mehrere Entschließungsanträge der angeschlossenen Gewerkschaften zum Gebrauch der russischen Sprache, doch obwohl der Vorstand dem Geiste dieser Entschließungsanträge aus vollem Herzen zustimmen könne, sei die Einführung weiterer offizieller Arbeitssprachen als Lösung ungeeignet. Eine nachhaltigere und wirkungsvollere Antwort könne ein flexibles, am jeweiligen Bedarf orientiertes System bieten.

Weiter stellte der Generalsekretär fest, daß die internationale Arbeit von den angeschlossenen Gewerkschaften zu häufig als Luxus angesehen werde. Dies sei nicht richtig. Die Tätigkeit der ITF-Seeleutesektion zeige beispielsweise, daß nationale und internationale Fragen eng miteinander zusammenhängen. Voraussetzung für den Aufbau internationaler Solidarität sei auch gewerkschaftliche Einheit auf nationaler Ebene. Manchmal müßten selbst Gewerkschaften unterschiedlicher ideologischer und politischer Ausrichtung zusammenarbeiten; es müßten daher weitere nationale Koordinierungsausschüsse geschaffen werden, die nachweislich so erfolgreiche Arbeit leisteten.

Auch müsse sich die Einstellung zu Kampagnen ändern. Die Tätigkeit der ITF-Sektionen, wie zum Beispiel die Kampagne gegen den Sexismus und das Aktionsprogramm zur Arbeitszeitverkürzung, böten sich hier als nachahmenswerte Vorbilder an. Die ITF müsse ihre Arbeit verstärkt auf Kampagnen ausrichten und über Streikmaßnahmen und Boykottaktionen hinaus ein breit gestreutes Instrumentarium zum Einsatz bringen; häufig sei jedoch mit Guerrilla-Taktik größere Wirkung zu erzielen als durch frontale Konfrontation. Desgleichen sollten Gewerkschaftsanwälte die Gewerk-

39. ITF-KONGRESS

schaften in der Frage beraten, wie sie das Nötige tun könnten, ohne sich strafbar zu machen, anstatt sich darauf zu beschränken, die Grenzen ihres Handelns aufzuzeigen. Wenn die ITF die angeschlossenen Gewerkschaften um Maßnahmen ersuche, sollten diese nicht auf die ihnen auferlegten Einschränkungen verweisen, sondern mit einer Auflistung ihrer Möglichkeiten reagieren. Natürlich seien die Gesetze in demokratisch regierten Ländern zu respektieren, doch müsse die Bereitschaft vorhanden sein, den rechtlichen Spielraum voll auszuschöpfen.

Zusammenfassend erklärte Cockroft, letztendlich sei die Botschaft der Vorlage, daß die internationale Solidarität effektiver gestaltet werden müsse. Innerhalb der ITF würden heute bereits Anstrengungen unternommen, um dieses Ziel zu erreichen; nun sei es an den angeschlossenen Gewerkschaften, das Ziel Wirklichkeit werden zu lassen.

Wouter Waleson von der niederländischen Gewerkschaft FNV Bondgenoten stimmte dieser Zielvorgabe und den in der Vorlage erläuterten Plänen aus ganzem Herzen zu. Seine eigene Gewerkschaft sei aus einem Zusammenschluß hervorgegangen, der dem Zweck dienen sollte, die Organisationsstrukturen zu straffen, den Mitgliedern bessere Betreuungsdienste anbieten zu können und mehr Spielraum für Reaktionen auf das aktuelle Zeitgeschehen zu schaffen. Die Notwendigkeit, nicht gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte, insbesondere Frauen und Jugendliche, als Gewerkschaftsmitglieder zu gewinnen, die Notwendigkeit von Verbesserungen im Bereich der Bildungsarbeit und der Kommunikation sowie die Notwendigkeit, neue Aktionsformen zu entwickeln, wobei sich der Schwerpunkt von der Einberufung von Sitzungen zunehmend auf die Umsetzung von Kampagnen verlagern müsse, seien entscheidende Aspekte für den künftigen Erfolg der ITF.

Er gab zu, daß Meinungsverschiedenheiten ebenso wie Widerstand gegen mögliche Veränderungen zu erwarten seien, doch gebe es keine denkbare Alternative. "Solidarität mobilisieren" sei ein ehrgeiziges Programm, das jedoch Unterstützung verdiene. Es sei dringend geboten, Entscheidungen über die Zuweisung von Ressourcen zu treffen und Gelder, Menschen und Energien freizusetzen.

Mittwoch, 4. November 1998

Solidarität mobilisieren

(Fortsetzung)

Adam Panjri von der Pakistan Seamen's Union begrüßte die Vorlage "Solidarität mobilisieren" und wies auf die langjährige Tradition der praktischen Solidarität zwischen Seeleuten und Hafenerarbeitern in Pakistan hin. Seine Gewerkschaft ebenso wie andere angeschlossene Gewerkschaften in Pakistan arbeiteten immer enger zusammen, und trotz der Begrenztheit ihrer Mittel hätten sie den Wunsch, sich in vielen Punkten gegenseitig beizustehen.

Masayuki Kotani von der Japanischen Konföderation der Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten (JRU) stellte fest, daß die Beschäftigten Opfer der Deregulierung und Strukturreformen seien. In Japan gebe es drei Millionen Arbeitslose, und es sei von einem weiteren Anstieg der Arbeitslosenzahlen auszugehen, da Vollzeitbeschäftigte zunehmend durch schlechter bezahlte Teilzeitkräfte ersetzt würden. Die Gewerkschaften müßten für den Kampf gegen Lohnkürzungen und für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen mobilisieren. Zwar hätten Kampagnen stattgefunden, doch seien diese häufig gescheitert, weil sich die gewerkschaftlichen Führungsspitzen mit den Ge-



Jim Baker vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG)

schäftsleitungen identifizierten und zu großes Vertrauen in die Politiker setzten. Als Hauptgegner seien die internationalen Finanzinstitutionen anzusehen, die der Deregulierung, Privatisierung und Liberalisierung auf Kosten der Beschäftigten Vorschub leisteten.

Der Präsident rief den Delegierten in Erinnerung, daß diese Debatte den geeigneten Rahmen für eine Beratung über die Entschließungsanträge an den Kongreß abgebe, die sich mit dem Thema Sprachen befaßten (Entschließungsantrag Nr. 12, 13, 14, 15 und 16), da dieses Thema auch im vorliegenden Papier behandelt werde.

Jimmy Somers von der irischen Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU) stellte fest, daß sich auf politischer Ebene ein wachsender Konsens in bezug auf die Globalisierung herausbilde. Die Gewerkschaften müßten sich die Existenz von links der politischen Mitte angesiedelten Regierungen zunutze machen, um die Bedeutung sozialer Gerechtigkeit hervorzuheben. In Irland weigerten sich einige Unternehmen, Gewerkschaften als Kollektivverhandlungspartner anzuerkennen, und enthielten ihnen damit ihre Rechte vor. Diese Probleme könnten jedoch überwunden werden. Vor kurzem habe die ITF Beschäftigten in einem Arbeitskonflikt bei Ryanair Beistand gewährt, und nun, da das Unternehmen expandiere, suche es die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften.

Hiroto Kita von der Japanischen Konföderation der Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten (JRU) sprach von der Mobilisierung der Solidarität nicht nur als guter Idee, sondern als Voraussetzung für den Frieden. Er begrüßte die Verabschiedung der Entschließung über Kernwaffen und erklärte, er sei entschlossener denn je, auf ihre Abschaffung hinzuwirken.

Eduardo Chagas von der portugiesischen Seeleuteföderation (FSM) verwies auf die enormen Anstrengungen der europäischen Gewerkschaften, innerhalb ihrer Region die internationale Solidarität zu fördern, und erinnerte an die aktive Unterstützung seiner Gewerkschaft für die portugiesischen Lotsen während eines langanhaltenden Arbeitskonflikts. Er nutzte die Gelegenheit zu dem Hinweis, daß der FST am 30. September 1998 eine Vereinbarung über die Kontrolle der Arbeitszeiten mit dem europäischen Reederverband abgeschlossen habe, an deren Zustandekommen die Europäische Union wesentlichen Anteil hatte.

John Coombs von der Maritime Union of Australia (MUA) stellte einige der in der Vorlage "Solidarität mobilisieren" angesprochenen Aspekte in Zusammenhang mit dem kürzlichen Arbeitskonflikt bei Patrick Stevedores in Australien. Wie er erläuterte, sei in Reaktion auf die Probleme, mit denen sich die betroffenen Beschäftigten konfrontiert gesehen hätten, unter anderem die gesamte örtliche Bevölkerung zu ihrer Unterstützung mobilisiert worden. Letztendlich sei ein beispielloser, historischer Erfolg erzielt worden, und er dankte der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften für ihren Beitrag zu diesem Sieg.

Tony West von der britischen Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF) begrüßte die Vorlage als Ausgangspunkt für einen neuen Weg nach vorn. Er lobte die Rolle der ITF als wichtige Mitspielerin auf der globalen Bühne, mahnte jedoch größere Anstrengungen an, um das Verständnis für internationale Fragen bei den Mitgliedern an der Gewerkschaftsbasis ebenso wie bei Gewerkschaftsvertreterinnen und -vertretern in höheren Positionen zu fördern; außerdem sei eine Diskussion über das arbeitnehmerfeindliche Ethos der Globalisierung zwar wichtig, doch müßten die Gewerkschaften auch bereit sein, den Wandel und technologische Neuerungen zu akzeptieren.

39. ITF-KONGRESS



Shoshiro Nakanishi von der All-japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU)

Bill Morris von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) unterstrich die Bedeutung einer Mobilisierung politischer und gewerkschaftlicher Unterstützung, forderte aber auch zwischenmenschliche Solidarität ein. Er unterrichtete die Delegierten von einem umfangreichen Spendenbeitrag der TGWU zur Nothilfe in Mittelamerika, wo Hurrikan Mitch eine Naturkatastrophe verursacht habe, bei der bis zu zehntausend Menschen ums Leben gekommen seien. Er regte daher an, daß auch die ITF eine Spende überweisen und eine Spendensammlung unter den Delegierten durchführen sollte; darüber hinaus sollten die Delegierten dieses Thema bei ihren nationalen Gewerkschaftsdachverbänden zur Sprache bringen.

Mit einem Dank an die ITF für ihre Unterstützung der an Arbeitskonflikten bei British Airways und im Hafen von Liverpool beteiligten TGWU-Mitglieder widmete er sich sodann den durch Privatisierung, Deregulierung und Globalisierung als neuen Antriebskräften verursachten Veränderungen in der politischen Landschaft. Die Mobilisierung von Solidarität sei eine Antwort auf diese Zwänge und müsse schon vor Ausbruch von Arbeitskonflikten beginnen. Intern benötigten die Gewerkschaften neue und effektivere Strukturen, während extern die Internationalen Berufssekretariate verstärkt die Initiative ergreifen müßten. Dies sei eine Frage, die die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer generell ebenso wie das Klassenbewußtsein betreffe und nicht nur die Verkehrswirtschaft berühre.

Wolfgang Warburg von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) betonte die Bedeutung von Kampagnen zu nationalen ebenso wie internationalen Fragen und begrüßte den positiven Beitrag der ITF zu dieser Arbeit. Er bezeichnete das hergebrachte Konzept einer Gewerkschaft für jedes Unternehmen als überholt. Damit die Gewerkschaften wirksame Arbeit leisten könnten, müsse nicht nur eine Schwerpunktverlagerung stattfinden, es müßten auch neue Strukturen, neue Vorbilder und neue Aktivitäten entwickelt werden. Die Ressourcen sollten darauf konzentriert werden, die Fähigkeit der Gewerkschaften zur Umsetzung von Kampagnen auszubauen, und die Gewerkschaften selbst seien dafür verantwortlich, ihren Einfluß auszuweiten und einen größeren Beitrag zur wirksamen Arbeit der ITF zu leisten.

Juhani Koivunen von der finnischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (AKT) griff in seinen Stellungnahmen zur Vorlage "Solidarität mobilisieren", die er als nützliches und praxisbezogenes Papier bezeichnete, zwei Punkte heraus. Als erstes verwies er auf die Notwendigkeit, einen Einstellungswandel zu vollziehen. Eines der größten Probleme sei die Haltung einiger führender Gewerkschaftsmitglieder und gewisser Kreise an der Gewerkschaftsbasis zur internationalen Arbeit. Solidaritätsbotschaften zu verschicken - zum Beispiel an die Betroffenen im Arbeitskonflikt der MUA - sei zwar durchaus positiv und sinnvoll, doch stießen Bitten um konkretere Maßnahmen häufig auf Hindernisse, die zwar zum Teil durchaus existierten, manchmal aber auch lediglich als Vorwand dienten. Die nordischen Verkehrsgewerkschaften seien es hingegen gewohnt, sich an internationalen Solidaritätsaktionen zu beteiligen, mit denen sie die Kampagne gegen Billigflaggen und andere Arbeitskonflikte unterstützten; derartige Maßnahmen gehörten für sie zur Normalität.

Zum zweiten müsse das Thema Arbeitssprachen flexibler gehandhabt werden. Während dies auf den Sektionskonferenzen - und insbesondere unter den Delegierten, deren Muttersprachen zu den "offiziellen Arbeitssprachen" zählten - wenig Befürworter gefunden habe, seien Änderungen notwendig, um Benachteiligungen zu vermeiden, denn die ITF könne keinesfalls alle Sprachen zu "offiziellen Arbeitssprachen" machen.

Ko Ko Khaing von der Burmesischen Seeleutegewerkschaft (SUB) pries die Solidarität als wirksame Waffe und dankte dem Vorstand für die Vorlage, die seine volle Unterstützung genieße. Die Folgen der Globalisierung machten Änderungen an den gewerkschaftlichen Strategien unvermeidlich. Burma, das unter der Herrschaft einer Militärdiktatur leide, habe im Kampf um Wiederherstellung der Gewerkschaftsrechte dankbar auf die Unterstützung der ITF zurückgegriffen, doch müsse man sich darüber im klaren sein, daß Papiere und Sitzungen allein nicht ausreichen, sondern konkrete Maßnahmen verwirklicht werden müßten.

Peter Baranowski von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) lobte die in der Vorlage unterbreiteten Vorschläge und verwies auf die wirksame Kampagne der ITF-Sektion Straßentransport gegen die Übermüdung des Fahrpersonals als ein Beispiel für internationale Maßnahmen, die von Jahr zu Jahr größere Wirkung entfalteten. Die Mitglieder seien über die Folgen der Globalisierung beunruhigt, und mit ihren Aktionen habe die ITF dazu beigetragen, daß ihre Konsequenzen von den Beschäftigten - Gewerkschaftsmitgliedern ebenso wie nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten - besser verstanden würden. Allerdings dürfe "Solidarität mobilisieren" kein leeres Schlagwort bleiben, sondern müsse zu einem praxisbezogenen Projekt werden; in diesem Sinne sagte er zu, daß die Kampagne der Sektion Straßentransport solange fortgeführt werde, bis die Beschäftigten in den Genuß besserer Bedingungen kämen.

Gabriel Craciun vom Nationalen Verband der Bahnbeschäftigten in Rumänien bezeichnete die Bereitstellung solidarischer Unterstützung auf internationaler Ebene als wichtigste Aufgabe der Föderation und dankte den angeschlossenen Gewerkschaften für die Unterstützung, die sie vor kurzem den an einem bedeutenden Arbeitskonflikt in seinem Lande beteiligten Beschäftigten gewährt hätten. Seiner Auffassung nach sollten die Gewerkschaften auf nationaler Ebene in abgestimmter Weise vorgehen und wirksame Mittel zur Verteidigung der Rechte ihrer Mitglieder entwickeln. Um diesen Prozeß voranzutreiben, müßten sich die ITF-Vorstandsmitglieder verstärkt für die Mobilisierung der Solidarität einsetzen und alljährlich einen Bericht über Solidaritätsmaßnahmen vorlegen.

Thomas Tay von der Singapore Maritime Officers' Union (SMOU) erklärte Solidarität zum wesentlichen Merkmal der internationalen Gewerkschaftsbewegung und gab der Vorlage seine uneingeschränkte Zustimmung. In Zusammenhang mit dem am Vortag gefaßten Beschluß, die Wahlen zum Vorstand in subregionalen Gruppen durchzuführen, sprach er von der Unterdrückung der Einwände seitens der Gewerkschaften in Asien. Die Debatte am Vortag habe einen internen Konflikt bei der ITF zutage treten lassen. Während eine starke Führung für die Solidarität unerläßlich sei, müsse auf jeden Fall auch der gegenseitige Respekt gewahrt bleiben.

Omar José Gomes vom brasilianischen Verband der Beschäftigten im Binnenverkehr (CNTTT) verwies auf die bei seiner Gewerkschaft gepflegte, langjährige Tradition der Teilnahme an Kampagnen in Zusammenhang mit dem Abbau von Arbeitsplätzen infolge von Modernisierungsmaßnahmen in der Wirtschaft. Er stellte fest, daß in Brasilien alljährlich 1,5 Millionen junge Menschen neu auf den Arbeitsmarkt drängten und mehr und mehr Frauen erwerbstätig seien; nur beständiges Wachstum könne allen diesen Menschen eine Beschäftigung sichern. Es sei notwendig, einen Verbrauchermarkt für Güter und Dienstleistungen zu schaffen. Veränderungen fänden jedoch statt: es würden Betriebsgewerkschaften gegründet, und die CNTTT stelle Mittel für gewerkschaftliche Schulungsmaßnahmen mit einer 30prozentigen Frauenquote bereit.

39. ITF-KONGRESS

Nils Jacobsson von der schwedischen Gewerkschaft Dienstleistung und Kommunikation (SEKO) nahm Bezug auf neue Aktionsformen, die durch die moderne Technik ermöglicht würden, doch müßten die sich daraus ergebenden Chancen auch genutzt werden. Die Gewerkschaften paßten ihre Organisationsstrukturen und Methoden nur zögernd den veränderten Beschäftigungsstrukturen an. Als ein isoliertes Beispiel für den Ausbau praktischer Solidarität verwies er auf die Gründung einer Organisation namens MARINO zur Unterstützung philippinischer Seeleute, die wegen gewerkschaftlicher Aktivitäten keine Beschäftigung finden könnten.

Jagdish Lal von der All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU) stellte fest, die Vorlage "Solidarität mobilisieren" sei auf der Grundlage westlicher Erfahrungen erarbeitet worden und messe den in der indischen Tradition des passiven Widerstands begründeten Erfahrungen und Strategien nicht den ihnen gebührenden Stellenwert bei. Maßnahmen wie Sitzstreiks von Beschäftigten außerhalb der Arbeitszeit, um die Unterstützung der Öffentlichkeit für die von einem Arbeitskonflikt Betroffenen zu gewinnen, oder Fastenaktionen, bei denen die Beschäftigten am Arbeitsplatz vor Dienstbeginn eine Fastenpause einlegten, könnten durchaus Wirkung zeigen.

Asbjørn Wahl von der norwegischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten verwies auf den von der ITF seit fünfzig Jahren geführten Kampf gegen Billigflaggen, der ein einzigartiges Beispiel dafür sei, wie eine Kampagne betrieben werden könne. Die Vorlage "Solidarität mobilisieren" stütze sich auf derartige Vorbilder und biete einen gleichzeitig realistischen und ehrgeizigen Orientierungsrahmen an. Er war sich sicher, daß das Papier ohne die Erfahrungen mit Arbeitskämpfmaßnahmen der jüngsten Zeit, wie zum Beispiel der MUA und der Beschäftigten im europäischen Straßentransport oder bei UPS, nicht in dieser Form entstanden wäre. Als Konsequenz wandle sich die Sektion Straßentransport, wie schon vor einiger Zeit die Seeleute- und die Hafentarbeitersektion, zu einer auf Kampagnen ausgerichteten Organisationsstruktur. Diese Form der Tätigkeit sollte nun die Grundlage für ein Arbeitsprogramm abgeben.

A. Subramaniam von der indischen Tamil Nadu Road Transport Workers' HMS Federation (TNRTW-HMS) bezeichnete die Vorlage "Solidarität mobilisieren" als hervorragendes Papier, das einen Beitrag zum anhaltenden Dialog mit anderen Gesellschaftsgruppen leisten könne, dem in einem Land wie Indien, in dem feudalistische Strukturen noch nicht vollständig überwunden seien, so große Bedeutung zukomme.

Md. Isa Jani von der Malaysian Airlines System Executive Staff Association (MESA) erklärte, die malaysischen Delegierten seien bereits in den Genuß internationaler Unterstützung gekommen und stünden daher uneingeschränkt zu der Vorlage "Solidarität mobilisieren". Unter Hinweis auf die sogenannte "Asienkrise", in deren Folge 30 Millionen Arbeitsplätze zerstört worden seien und die Inflationsrate in Malaysia auf sieben Prozent angestiegen sei, appellierte er an den Vorstand, sich weiter mit dem Thema Globalisierung auseinanderzusetzen, um strategische Gegenmaßnahmen zu planen.

Alicia Castro von der argentinischen Kabinenpersonalvereinigung (AAA) rief zu größerer Einheit in der Gewerkschaftsbewegung auf und drängte die Gewerkschaften, sich zahlreicher in politischen Auseinandersetzungen zu engagieren. Die Lage in Argentinien werde immer kritischer: die soziale Sicherung werde zurückgeschraubt, die Arbeitsbeziehungen gestalteten sich immer flexibler - inzwischen gebe es vierundzwanzig verschiedene Typen befristeter Arbeitsverträge - und die Armut nehme zu, was zur Entstehung gesellschaftlicher Randgruppen sowie zu Gewalt und Kriminalität



Umraomal Purohit, Präsident der All India Railwaymen's Federation (AIRF)

führe. Sie vertrat nachdrücklich die Auffassung, daß Streikmaßnahmen auch in Zukunft die wichtigste Waffe der Beschäftigten seien, und gab ihrer Hoffnung Ausdruck, daß die ITF eines Tages in der Lage sein werde, einen weltweiten Streik zu organisieren.

Peggy Nash von der National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW-Canada) gab dem Papier "Solidarität mobilisieren" ihre volle Unterstützung. Unter Bezug auf ihre eigenen Erfahrungen in der Luftverkehrswirtschaft erklärte sie, Privatisierung und Deregulierung dienten zur Befriedigung der Gier des globalen Kapitals. Die Regierungen täuschten sich jedoch, wenn sie erwarteten, daß die Menschen den Preis dafür in Gestalt von Lohnkürzungen zu zahlen bereit seien; die Beschäftigten hätten mittlerweile die Nase voll und widersetzten sich weiteren Einschnitten. Strukturelle Veränderungen innerhalb der ITF, insbesondere die Miteinbeziehung der Frauen, seien eine unerläßliche Voraussetzung zur wirksamen Mobilisierung, und die gewerkschaftliche Organisation weiblicher Beschäftigter sollte ein vorrangiges Anliegen der Föderation sein. In diesem Sinne werde die CAW-Canada nach ihrer Rückkehr mit der praktischen Umsetzung des Programms "Solidarität mobilisieren" beginnen.

Konstantin Makarow von der Russischen Seeleutegewerkschaft (SUR) äußerte Verständnis für die Probleme, die die Einführung weiterer offizieller Arbeitssprachen aufwerfen würde, und schlug daher vor, sich auf eine einzige Arbeitssprache - Englisch - zu beschränken, wobei ausreichend Spielraum vorhanden sein müsse, um hin und wieder den Bedürfnissen in bezug auf andere Sprachen Rechnung tragen zu können; dies stehe auch im Einklang mit den in der Vorlage enthaltenen Vorschlägen. Wenn die Delegierten über sprachliche Aspekte diskutierten, gehe es letztlich um Hindernisse für die Solidarität, die aus dem Wege geräumt werden müßten.

Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) in Sri Lanka verwies auf unterschiedliche Wege zur Bereitstellung solidarischer Unterstützung und unterschiedliche Anliegen, die den Anlaß dazu gäben. Außerdem verwies er auf den großen Unterschied zwischen Lobbyaktivitäten und offensiv geführten Kampagnen, die auf wohlfundierten Informationen aufbauten und Massenaktionen beinhalteten. Er lenkte die Aufmerksamkeit der Delegierten auf den Entwurf des multilateralen Investitionsabkommens, mit dem den Unternehmen absolute Kontrolle über die Weltwirtschaft eingeräumt würde, und rief zu einer umfassenden Gegenkampagne auf.

Uzoije Ukaumunna von der Maritime Workers' Union of Nigeria sprach voller Dankbarkeit von der Unterstützung seitens der ITF während der jüngsten Probleme in seinem Land und erwähnte insbesondere die internationale Unterstützung, die den nigerianischen Gewerkschaften gewährt worden sei. Mit Blick auf das Thema Ausbildung stellte er fest, Afrika bitte an dieser Stelle um Unterstützung, speziell für Seeleute, um ihnen angesichts der Weigerung der Reeder, unqualifiziertes Personal einzustellen, eine Aussicht auf Beschäftigung zu eröffnen. Die Vorlage "Solidarität mobilisieren" verdiene Zustimmung, und die Gewerkschaften in Afrika würden ihr bestmöglichstes tun, um die Erwartungen zu erfüllen.

Abdulgani Y. Serang von der National Union of Seafarers of India (NUSI) begrüßte die generelle Tendenz der zur Beratung stehenden Vorlage und sagte seine volle Unterstützung zu.

Miguel Osés Lorca von der chilenischen Föderation der Beschäftigten im maritimen Sektor (COMACH) stellte fest, daß natürlich nicht alle in dem Dokument aufgeführten Empfehlungen auf

39. ITF-KONGRESS



**Richard Rosser von der britischen
Transport Salaried Staffs' Association
(TSSA)**

der Stelle umgesetzt werden könnten, doch solle die ITF seiner Meinung nach auf dieses Ziel hinarbeiten. In Chile bestehe dringender Bedarf für globale gewerkschaftliche Maßnahmen in Hinblick auf einen ganzen Katalog von Problemen, mit denen Seeleute, Hafenarbeiter und Fahrpersonal im Straßentransport konfrontiert seien. Eine weltweite Abwehrkampagne gegen Angriffe auf Arbeitsbedingungen sei im gesamten Verkehrssektor erforderlich.

Der Generalsekretär bezeichnete die Debatte als äußerst nützlich und informativ und kündigte an, daß den Delegierten eine Zusammenfassung der wichtigsten Schlußfolgerungen und Stellungnahmen vorgelegt werde. Anschließend ging er im einzelnen auf einige der angesprochenen Punkte ein und gab unter Bezug auf eine Reihe bedeutender Arbeitskonflikte während der vergangenen Jahre - bei Ryanair, UPS, BA sowie der Arbeitskampf der MUA - seiner Hoffnung Ausdruck, daß die ITF den betroffenen Beschäftigten die dringend benötigte praktische Hilfe gewährt habe. Den nationalen Koordinierungsausschüssen komme eine wichtige Rolle dabei zu, eine Annäherung unter den Gewerkschaften herbeizuführen; Zusammenschlüsse und die Gründung neuer Föderationen wirkten sich positiv auf die Fähigkeit der angeschlossenen Gewerkschaften aus, in derartigen Situationen solidarische Unterstützung zu gewähren.

Einheit allein reiche allerdings nicht aus. In einigen Ländern müsse auf Gesetzesänderungen hingearbeitet werden. Gewerkschaftsfeindliche Gesetze, die im Widerspruch zu den Bestimmungen der Rechtsinstrumente der Internationalen Arbeitsorganisation stünden, müßten in Frage gestellt werden. Auch mit dem Phänomen der Globalisierung müsse man sich unmittelbar auseinandersetzen. Die ITF-Sektion Zivilluftfahrt habe sich die Erfahrungen der Seeleutesektion zu eigen gemacht, und auch die Binnenverkehrssektionen lernten dazu. Neue Ansätze bei Arbeitskonflikten, wie zum Beispiel der von den angeschlossenen indischen Gewerkschaften angeregte Einsatz von Mitteln des passiven Widerstands als Teil der gewerkschaftlichen Taktik, müßten in Erwägung gezogen werden; auch wenn die ITF kein erschöpfendes Verzeichnis gewerkschaftlicher Aktionsformen erstellen könne, seien neue Ideen immer willkommen. Der Austausch von Informationen und gemeinsame Aktivitäten im Bereich der Bildungsarbeit seien wichtig; die Föderation habe auf diesem Gebiet in den vergangenen Jahren bereits große Fortschritte erzielt, doch werde sie ihre Anstrengungen weiter fortsetzen. Die angeschlossenen Gewerkschaften sollten ihre Bildungsauftragungen anhalten, sich mit der Bitte um Unterstützung, Materialien oder Bereitstellung von Referenten an die ITF zu wenden.

Der Generalsekretär äußerte ferner die Hoffnung, daß der Kongreß dem von Bill Morris von der britischen Gewerkschaft TGWU vorgetragenen Appell für praktische Hilfeleistungen für die Opfer der Flutkatastrophe in Mittelamerika folgen werde, und fügte hinzu, daß eine Spendensammlung im Saal organisiert werde; auch werde der Vorstand über eine angemessene Spende seitens der ITF beraten.

Obwohl er Verständnis für ihre Position habe, appellierte der Generalsekretär an die Gewerkschaften, die sich für die Einführung von Russisch als "offizieller" Arbeitssprache der ITF einsetzten, einer Rückverweisung ihrer Entschließungsanträge an den Vorstand zuzustimmen. Auch wenn es aus praktischen Gründen nicht möglich sei, die Liste der "offiziellen" Arbeitssprachen unbegrenzt zu erweitern, sei doch keinesfalls beabsichtigt, von heute auf morgen auf die vorhandenen Arbeitssprachen zu verzichten; vielmehr solle den Bedürfnissen der angeschlossenen Gewerkschaften wirksamer Rechnung getragen und das Angebot der Sprachendienste insgesamt verbessert werden. Speziell mit Bezug auf den Gebrauch der russischen Sprache bei der ITF wies er darauf

hin, daß das ITF-Büro in Moskau die ITF-Nachrichten sowie eine eigene Website im Internet in russischer Sprache erstelle und auf Sitzungen russische Übersetzung angeboten werde, wo immer dies angemessen sei. Der Vorschlag, Englisch zur einzigen "offiziellen" Arbeitssprache der ITF zu erklären, würde Kontroversen verursachen; ein flexibler Ansatz sei zu bevorzugen.

Abschließend entschuldigte sich der Generalsekretär bei allen Delegierten, die noch immer nicht mit den Beschlüssen einverstanden seien, die im Anschluß an die Diskussionen vom Vortag über die Modalitäten für die Wahl der Vorstandsmitglieder gefaßt worden seien. Für ihn sei die Frage jedoch abgeschlossen, da eine Diskussion stattgefunden habe und ein Beschluß gefaßt worden sei. Von einem ITF-internen Konflikt könne nicht die Rede sein; in Konflikt stehe die ITF vielmehr mit dem Kapitalismus, multinationalen Unternehmen und all jenen, die für die Probleme der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft verantwortlich seien. Die ITF sei eine globale Familie und die Region Asien/Pazifik ein wichtiger Teil davon.

Konstantin Makarow von der Russischen Seeleutegewerkschaft (SUR) erklärte sich im Namen seiner eigenen Gewerkschaft damit einverstanden, daß der Vorschlag seiner Gewerkschaft, Englisch zur einzigen Arbeitssprache der ITF zu machen, an den Vorstand zurückverwiesen werde; gleiches gelte für die Gewerkschaften, die die Entschließungsanträge Nr. 12 bis 15 eingereicht hätten.

Die Vorlage "Solidarität mobilisieren" wurde einstimmig angenommen.

Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-9

Diana Holland von der Transport and General Workers' Union (TGWU) in Großbritannien gab einen Bericht über die ITF-Weltkonferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft ab, die am 26. und 27. Oktober 1998 in Neu-Delhi stattgefunden hatte. Sie verwies auf die langjährige Tradition der ITF, sich gegen Ausbeutung, Ungleichbehandlung und Ungerechtigkeit einzusetzen, und erklärte, die Abschlußerklärung der Frauenkonferenz sei fest in diesen Grundsätzen verwurzelt. Die Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft wollten ihren Gestaltungsbeitrag zu den nächsten hundert Jahren der ITF leisten, und mit seiner einstimmigen Zustimmung zur Schaffung einer Frauenstruktur habe der Kongreß den Geist der Einheit innerhalb der Föderation unter Beweis gestellt, auf den alle Mitglieder der ITF-Familie stolz sein könnten.

Die Konferenz, an der Vertreterinnen und Vertreter aus allen ITF-Regionen und -Sektionen teilgenommen hätten, habe die Leistungen der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft während der vergangenen vier Jahre gewürdigt. Der Blick habe sich aber auch auf die Zukunft gerichtet. Eine Reihe von Anliegen müßten Gegenstand von Kampagnen werden, unter anderem Gewalt und Schikanie, Arbeitszeit, Familienpolitik, Gesundheit und Sicherheit der Frauen, Sozialeinrichtungen und medizinische Leistungen sowie insbesondere die grundlegenden Mutterschutzrechte.

Außerdem sei auf der Konferenz der Ruf nach praktischer Unterstützung für die Mitglieder von Verhandlungskommissionen und nach verbessertem Informationsaustausch laut geworden. Erhebungen über Gewalt am Arbeitsplatz und Arbeitszeiten seien ein ebenso dringendes Anliegen wie eine verstärkte Beteiligung von Frauen an Bildungsmaßnahmen, der Ausbau des ITF-Netzwerks der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft und die Berücksichtigung der Geschlechterperspektive bei

39. ITF-KONGRESS

allen ITF-Maßnahmen, einschließlich ihrer Tätigkeit auf internationaler Ebene. Vor allem jedoch seien Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter in der ITF aufgefordert, im Rahmen ihrer Organisations-tätigkeit auf die Überwindung von Diskriminierung sowie von Schikanen, bedrohlichem Verhalten und Gewalt hinzuwirken.

Kumari Sumana Banerjee von der All India Railwaymen's Federation (AIRF) gratulierte dem Kongreß zu dem Beschluß, für Frauen reservierte Sitze im Vorstand einzurichten. Sie wies darauf hin, daß Frauen ein immer höheres Bildungsniveau erreichten und ihren männlichen Kollegen auf dem Arbeitsmarkt Konkurrenz machten, ohne daß jedoch die Arbeitgeber ihre Gleichwertigkeit anerkennen wollten. Dies müsse Gegenstand einer ITF-Kampagne werden.

Die ITF-Frauenbeauftragte **Sarah Finke** begrüßte die Schaffung ständiger, in den Satzungen verankerter Frauenstrukturen als einen historischen Moment in der Geschichte der ITF. Die Föderation sei nicht länger eine Hochburg männlicher Überlegenheit, und es sei nun an den angeschlossenen Gewerkschaften, den gewählten Frauenvertreterinnen ihre Unterstützung zu geben.

Der Bericht wurde einstimmig angenommen.

Finanzbericht und Bericht der Rechnungsprüfer 1994-1997

Kongreßvorlagen Dok. XXXIX C-10a) und b)

Brenda Hanks von der Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) in Großbritannien brachte den Finanzbericht ein und wies die Kongreßdelegierten darauf hin, daß die Einnahmen der ITF im Allgemeinen Fonds (der sich aus den Mitgliedsbeiträgen finanziere) stagnierten, während die Ausgaben zunähmen. Probleme entstünden dadurch, daß angeschlossene Gewerkschaften nicht alle Mitglieder in der Verkehrswirtschaft bei der ITF anmeldeten und ihre Mitgliedsbeiträge nicht termingerecht überwiesen. Die Einrichtung neuer Regionalbüros habe sich ebenso auf die Finanzlage ausgewirkt wie Wechselkursverluste. Der Saldo liege zur Zeit unter dem vom Vorstand empfohlenen Stand, und der Generalsekretär sei daher mit einer Überarbeitung des Haushalts befaßt.

Demgegenüber weise der "Wohlfahrtsfonds" weiterhin solide Finanzen aus. Seit 1994 habe sich die Finanzausstattung angesichts einer Verdopplung der Zahl der Kollektivverträge und sonstiger Aktivitäten weiter verbessert. Die Rechnungsprüfer hätten sich davon überzeugt, daß ausreichende Mittel für den Betrieb der *Global Mariner* zur Verfügung stünden. Insgesamt könnten sie der ITF eine solide finanzielle Grundlage, die Befolgung ordnungsgemäßer Verfahren und gute Verwaltung ihrer Finanzen bescheinigen. Den Delegierten legte Hanks ans Herz, alle ihre Mitglieder in der Verkehrswirtschaft bei der ITF anzumelden und ihre Mitgliedsbeiträge rechtzeitig zu zahlen.

Der Generalsekretär würdigte die Arbeit der ITF-Rechnungsprüfer/innen. Er verwies auf die Schwierigkeiten bei der Verwaltung der ITF-Finanzen, die sich aus der Komplexität der Organisationsstrukturen ergäben. Ungeachtet der Probleme mit den Mitgliedsbeiträgen erfreue sich die ITF jedoch weiterhin solider Finanzen; dies sei für den Erfolg des Programms "Solidarität mobilisieren" unverzichtbar.

Der Finanzbericht und der Bericht der Rechnungsprüfer 1994-1997 wurden einstimmig angenommen.



Erika Young von der italienischen Föderation von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (FILT-CGIL)

Entschließungsanträge

(Fortsetzung)

Der Inhalt der Entschließungsanträge "Internationaler Verkehr und Sozialdumping" sowie "Integrierte Verkehrspolitik" wurde mit Zustimmung des Kongresses in den Entschließungsantrag "Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft" eingearbeitet.

Der Generalsekretär brachte den überarbeiteten Entschließungsantrag "Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft" ein und stellte fest, es handle sich bei diesem Antrag um eine umfassende Erklärung der ITF zur globalen Wirtschaft. Er erläuterte einzelne Aspekte des Entschließungsantrags und sprach dabei einige zentrale Themen an, zum Beispiel die Notwendigkeit von Mindestsozialbedingungen und -sicherheitsnormen für Beschäftigte, die unverzichtbare Funktion des öffentlichen Sektors im Personenverkehr und Maßnahmen im Hinblick auf die Kernarbeitsnormen der IAO sowie in Umweltfragen. Wenn sie diese Themen aufgreifen wolle, müsse die ITF auch in einen Dialog mit IWF und Weltbank eintreten. Trotz aller Fehler dieser Einrichtungen ließen Stellungnahmen ihrer leitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der jüngsten Zeit, unter anderem eine Erklärung der Weltbank, nach der die Gewerkschaftsbewegung vor Umsetzung von Strukturreformprogrammen zu konsultieren sei, geänderte Positionen erkennen und Möglichkeiten aufscheinen.

Einzelne Aspekte des Entschließungsantrags "Gewerkschaften und transnationale Gesellschaften", die auf die Ablehnung des im Entwurf vorliegenden multilateralen Investitionsabkommens abzielten, sollten ebenfalls in den dem Kongreß jetzt zur Beratung vorliegenden Entschließungsantrag einfließen.

Richard Rosser von der Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) in Großbritannien begrüßte die Zusammenfassung der Entschließungsanträge und forderte alle Anwesenden zur Mitwirkung an einer Kampagne auf, um bei den Regierungen mit umwelt- und allgemeinpolitischen Argumenten auf eine Erneuerung des öffentlichen Verkehrs zu drängen. Er kritisierte die Privatisierung öffentlicher Verkehrssysteme, die zu wachsenden Umweltschäden und zur Abkehr vom Konzept öffentlicher Dienstleistungen führe. Vor allem in ländlichen Gebieten gingen erschwingliche öffentliche Verkehrsdienste verloren, die für eine Verbesserung der Lebensqualität der dort lebenden Bevölkerung und ihre stärkere soziale Integration unverzichtbar seien.

Jan Kahmann von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) sprach sich für eine bedeutendere Rolle der Gewerkschaften im Globalisierungsprozeß aus und verwies auf die besondere Verantwortung der Gewerkschaften in den Industrienationen, von denen die Globalisierung ausgehe. Er verurteilte die Europäische Union wegen ihrer Unterstützung für Deregulierung und Liberalisierung und appellierte an die Industrienationen als Inhaber der wirtschaftlichen Macht, für Veränderungen und Verbesserungen zu sorgen.

George Ryde von der Transport and General Workers' Union (TGWU) in Großbritannien brachte im Namen der ITF-Sektion Zivilluftfahrt einen Änderungsantrag zum Aspekt der Flexibilität ein und erklärte, den Gründungsvätern der ITF, obwohl sie den Einfluß und die Macht der globalen Finanzinstitutionen sicherlich nicht vorhersehen konnten, würden einige der von diesen Institutionen verursachten Probleme - zum Beispiel Gesundheitsschäden, Gelegenheitsarbeit und Arbeitslosigkeit - zweifellos sehr vertraut vorkommen, wenn sie heute noch einmal ins Leben zurückkehrten. Britische Firmen kauften Verkehrsunternehmen in aller Welt auf und private Eigentumsstrukturen in

39. ITF-KONGRESS



ITF-Präsident Eike Eulen

der Verkehrswirtschaft breiteten sich aus, so daß Systeme entstünden, die kaum noch einer demokratischen Kontrolle unterworfen seien. Die Erfahrung habe gelehrt, daß unregulierter Wettbewerb verheerende Folgen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft haben könne; es bestehe daher dringender Bedarf an neuen Normen in bezug auf Arbeitsplatzsicherheit, Bezahlung und Bedingungen, Gesundheit und Sicherheit, Chancengleichheit und Umweltschutz.

Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) in Sri Lanka befürwortete den Entschließungsantrag und forderte den Kongreß auf, das geplante multilaterale Investitionsabkommen (MAI) als eine Maßnahme abzulehnen, die nicht der Liberalisierung ausländischer Investitionen diene, sondern den Unternehmen völlige Handlungsfreiheit ohne jedwede staatliche Kontrolle garantieren solle.

Brian McWilliams von der International Longshore and Warehouse Union (ILWU) in den USA schloß sich dieser Auffassung an und sprach vom MAI als einem Verbrechen gegen die Beschäftigten, die den Preis für den sogenannten "freien Handel" zahlen müßten, während "fairer Handel" dadurch verhindert werde.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) in Sri Lanka brachte den Entschließungsantrag "Gewerkschaften und transnationale Gesellschaften" ein und forderte die ITF auf, eine Ablehnung des Konzepts der Sozialpartnerschaft, das in den kapitalistischen Industrienationen Europas entwickelt worden sei, zu prüfen.

Michael Wendl von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) sprach gegen den Entschließungsantrag, obwohl er die ihm zugrunde liegenden Motive respektiere. Die europäischen Gewerkschaften agierten häufig in der Rolle von Sozialpartnern, und in keinem Land herrsche Kapitalismus in Reinkultur, da der gewerkschaftlich beeinflusste öffentliche Sektor noch existiere und die Gewerkschaften auch im Privatsektor über demokratische Arbeitsrechte verfügten.

Brian McWilliams von der International Longshore and Warehouse Union (ILWU) in den USA bat die Antragsteller, den Entschließungsantrag zurückzuziehen, da seine wichtigsten Aspekte in den Entschließungsantrag "Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft" eingeflossen seien.

Der Entschließungsantrag wurde mit überwältigender Mehrheit abgelehnt.

Erika Young von der italienischen Föderation von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (FILT-CGIL) brachte den Entschließungsantrag "Globalisierung der Wirtschaft" ein. Sie erklärte, im Anschluß an die strukturellen Veränderungen in der Weltwirtschaft während der siebziger und achtziger Jahre habe heute jedes bedeutende Ereignis in der Finanzwelt Konsequenzen für alle Märkte und Volkswirtschaften; dies sei das entscheidende Merkmal der Globalisierung. Darüber hinaus fördere die Globalisierung in der Regel die Entstehung großer Finanzimperien. Die Macht habe sich von der politischen Bühne auf die Finanzwelt verlagert; dadurch werde die Demokratie in Frage gestellt. Wenn sich dieser Prozeß weiter fortsetze, werde dies verheerende soziale und politische Folgen für die gesamte Menschheit haben. Europäische Sozialnormen stellten einen geeigneten Bezugspunkt für ein besseres Modell dar und Gewerkschaften in allen Ländern sollten ihre

Anstrengungen darauf konzentrieren, einen sozialen Ordnungsrahmen für die Verkehrswirtschaft zu schaffen.

Asbjørn Wahl von der norwegischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten erklärte, seine Gewerkschaft habe Probleme, diesem Entschließungsantrag zuzustimmen, solange der Absatz darin enthalten sei, in dem die Schaffung der Europäischen Währungsunion (EWU) als "Eckpfeiler größerer politischer und gesellschaftlicher Einheit" gefeiert werde, vor allem da die EWU auf recht unsicherem Boden stehe.

Der Generalsekretär stellte fest, daß der Absatz in der Tat umstritten sei, und regte an, den Wortlaut dahingehend abzuändern, daß statt der Überzeugung, die Schaffung der Europäischen Währungsunion müsse "den Eckpfeiler" größerer politischer und gesellschaftlicher Einheit auf dem Kontinent bilden, die Überzeugung zum Ausdruck komme, die Europäische Währungsunion müsse "einen Eckpfeiler" bilden. Dieser Änderungsantrag wurde von Erika Young von der italienischen Föderation von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (FILT-CGIL) im Namen ihrer Gewerkschaft akzeptiert.

Der Entschließungsantrag wurde mit großer Mehrheit verabschiedet.

Der Generalsekretär unterrichtete die Delegierten von der Empfehlung des Vorstands, den Entschließungsantrag "Globale Gewerkschaftsarbeit" zur weiteren Beratung an den Vorstand zurückzuverweisen, da er die Schaffung einer Arbeitsgruppe fordere, deren Aufgaben eigentlich in den Zuständigkeitsbereich des Vorstands fielen.

Mit Zustimmung der Antragsteller wurde der Entschließungsantrag an den Vorstand verwiesen.

Juhani Koivunen von der finnischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (AKT) brachte den Entschließungsantrag "Gewerkschaftsmitgliedschaft" ein. Er stellte fest, daß der gewerkschaftliche Organisationsgrad unbedingt angehoben werden müsse und die Mitarbeit junger Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Gewerkschaften für den Fortbestand der Gewerkschaftsbewegung in der Zukunft unverzichtbar sei. Wenngleich diese Aufgabe auf nationaler Ebene zu bewältigen sei, sollte sie doch auch durch internationale Maßnahmen vorangetrieben werden; die ITF könne mit einer Mitgliederwerbekampagne unter neuen Gruppen von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft dazu beitragen.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Gerd Nyberg von der schwedischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten brachte den Entschließungsantrag "Arbeitszeiten und Arbeitsplatzsicherheit" ein. Sie stellte fest, daß die generelle Tendenz zur Arbeitszeitverkürzung in Verbindung mit der Liberalisierung dazu mißbraucht werde, schlecht bezahlte Aushilfskräfte mit geringer Arbeitsplatzsicherheit und ungünstigen Regelungen im Hinblick auf soziale Sicherheit und Altersversorgung einzustellen. Auf internationaler Ebene würden Angriffe gegen die Arbeitnehmerrechte geführt und Arbeitsnormen unterlaufen; die ITF müsse sich aus globaler Sicht mit diesen Fragen befassen.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig verabschiedet.

Donnerstag, 5. November 1998

Entschließungsanträge

(Fortsetzung)

Der Entschließungsantrag "Aufklärung über Gleichstellungsfragen" wurde von **Sven-Olof Arbestål** von der schwedischen Gewerkschaft Dienstleistung und Kommunikation (SEKO) eingebracht, der die ITF aufforderte, derartigen Aufklärungsmaßnahmen als Möglichkeit zur Stärkung ihres repräsentativen Charakters größere Bedeutung beizumessen. Er erklärte, die Gleichstellung der Frauen müsse innerhalb der Gewerkschaften beginnen, während Aufklärung natürlicher Bestandteil von Maßnahmen zur Schulung von Führungskräften sei.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Elena Rodríguez von der spanischen Föderation von Gewerkschaften der Beschäftigten in Verkehr, Kommunikation und Seeschifffahrt (FETCM-UGT) brachte den Entschließungsantrag "Arbeiterinnen in der Verkehrswirtschaft" ein. Sie sprach von der Notwendigkeit, gegen Diskriminierung zwischen Männern und Frauen vorzugehen, sich für Maßnahmen einzusetzen, die es den Beschäftigten gestatteten, Familie und Beruf miteinander zu verbinden, und für bessere Möglichkeiten zur Integration von Frauen ins Berufsleben zu kämpfen. Der Arbeitsmarkt verändere sich, doch während immer mehr Frauen eine Berufstätigkeit aufnahmen, stießen sie bei der Suche nach einer Beschäftigung zu gleichen Bedingungen wie Männer immer wieder auf Hindernisse. Der Verkehr sei ein besonders stark von Männern dominierter Sektor, und gleiches gelte für die Gewerkschaften. Frauen sollten zu einem Gewerkschaftsbeitritt ermuntert werden, die ITF-Frauenabteilung sollte gestärkt werden, und der Chancengleichheit im Rahmen gewerkschaftlicher Maßnahmen sollte größere Priorität eingeräumt werden.

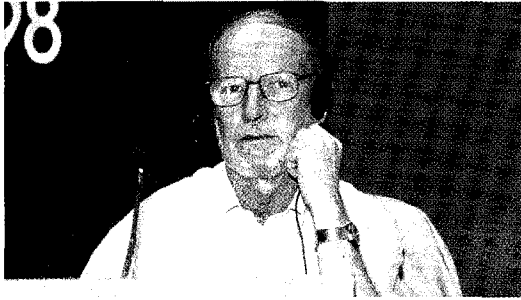
Der Entschließungsantrag wurde einstimmig verabschiedet.

Der Entschließungsantrag "Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 87" wurde von **Agis Tselentis** von der Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) in Griechenland eingebracht. Er appellierte an die ITF, mit größtem Nachdruck ihren Einfluß geltend zu machen, um alle Länder zur Ratifizierung und Umsetzung dieses Kernübereinkommens über Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes zu drängen. Ungeachtet der Existenz dieses Übereinkommens würden Gewerkschaftsrechte noch immer mißachtet, und da der Kongreß mit dem fünfzigsten Jahrestag der Verabschiedung der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen zusammenfalle, sei dies ein geeigneter Zeitpunkt für die Verabschiedung des von ihm eingebrachten Entschließungsantrags.

Chaudhary Mohammad Ashraf Khan von der Karachi Harbour and Dock Workers' Union in Pakistan unterstützte den Entschließungsantrag unter Hinweis auf anhaltende schwere Verstöße gegen die Bestimmungen von Übereinkommen 87 in Pakistan, obwohl Pakistan das Übereinkommen frühzeitig ratifiziert habe.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Der Präsident wies die Delegierten darauf hin, daß die noch vorliegenden fristgerecht eingereich-



Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär
Graham Brothers wurde mit einer
goldenen ITF-Nadel geehrt

ten Entschließungsanträge sowie alle Dringlichkeitsentschlösungen mit einer Ausnahme entweder an den Vorstand zurückverwiesen, in die Entschließung "Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft" eingearbeitet oder bereits zu einem früheren Zeitpunkt während des Kongresses beraten bzw. im Rahmen der Sektionskonferenzen behandelt worden seien.

Die Dringlichkeitsentschließung "Europäische Strukturen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft" wurde vom **Generalsekretär** eingebracht. Er verwies auf die lange und problembehaftete Geschichte der Beziehungen zwischen ITF und FST. Der Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) sei aus dem sogenannten "Brüsseler Ausschuß" hervorgegangen, der 1958 als Antwort auf die Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG) eingerichtet worden sei. Seit dieser Zeit habe sich die EG von einer Wirtschaftsgemeinschaft mit sechs Mitgliedstaaten zu einem einheitlichen Binnenmarkt mit erheblichem politischen und wirtschaftlichen Einfluß entwickelt. Der FST sei als Lobby-Organisation konzipiert, doch seien heutzutage wirksame gemeinsame gewerkschaftliche Maßnahmen erforderlich, um wichtige Entscheidungen der EU zu beeinflussen. Die Probleme in den Beziehungen zwischen FST und ITF hätten sich seit dem Beitritt zahlreicher mittel- und osteuropäischer Gewerkschaften zur ITF und dem damit einhergehenden Ausbau der ITF-Tätigkeit auf europäischer Ebene ab 1990 verschärft. Auch der FST sei gewachsen und habe sich eine Branchenstruktur zugelegt. Im Ergebnis sei die Mitgliedschaft beider Organisation praktisch identisch, was zu Unsicherheit in bezug auf Zuständigkeiten, Doppelarbeit und Überschneidungen zwischen beiden Gremien geführt habe.

Die leitenden Gremien von ITF und FST hätten sich in zahlreichen Diskussionen um eine Bereinigung der Situation bemüht. Eine von der FST-Generalversammlung eingerichtete Arbeitsgruppe sei mit einer Überprüfung der Lage beauftragt worden und habe die Grundsätze erarbeitet, die dem Kongreß in dem nun zur Beratung stehenden Antrag unterbreitet würden. Der wichtigste dieser Grundsätze ziele auf die Auflösung des FST und des Europäischen Ausschusses der ITF und die Schaffung einer neuen Struktur ab. Obwohl noch sehr viel zu tun bleibe, stellten die vorgeschlagenen Änderungen einen großen Schritt in Richtung auf eine wirkungsvollere und stärker integrierte europäische Gewerkschaftsstruktur dar.

Der **Präsident** bekräftigte die Worte des Generalsekretärs und bestätigte dessen Darstellung der Ereignisse.

Erika Young von der italienischen Föderation von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (FILTCGIL) sprach sich für die Annahme des Antrags aus, bat jedoch um weitere Klarstellungen in Hinblick auf die Tätigkeit der neuen Struktur und insbesondere ihre politische Autonomie.

Miguel de Julián von der spanischen Föderation von Gewerkschaften der Beschäftigten in Verkehr, Kommunikation und Seeschifffahrt (FETCM-UGT) versicherte den Delegierten, daß die neue Struktur nicht unter der Kontrolle der ITF, sondern mit ihr arbeiten werde.

Arturo Gómez von der spanischen Föderation der Beschäftigten in Kommunikation und Verkehr in den Comisiones Obreras (CC.OO) gab seiner Unterstützung für den Antrag Ausdruck, erkundigte sich allerdings, wie das umfassende Autonomiekonzept für das neue Gremium mit den ITF-Satzungen in Einklang zu bringen sei.

Wilhelm Haberzettl von der Gewerkschaft der Eisenbahner in Österreich bezeichnete den vor-

39. ITF-KONGRESS



**Peter Baranowski von der bundes-
deutschen Gewerkschaft Öffentliche
Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)**

liegenden Antrag als Chance, ein historisches Problem - den Konflikt zwischen ITF und FST - rasch aus der Welt zu schaffen. Die ITF und die neue europäische Organisation müßten hochkarätige gemeinsame Organe schaffen; mit der Beschlußfassung sollte ein spezielles Gremium beauftragt sein.

Der Generalsekretär erklärte in seiner Erwiderung auf die Debatte, die zum Ausdruck gekommene Übereinstimmung lasse darauf schließen, daß die richtige Richtung eingeschlagen worden sei. Es seien komplexe Fragen angesprochen worden, die zum Teil auch noch auf eine Lösung warteten - zum Beispiel das satzungsmäßige Verhältnis und die Rolle des ITF-Vorstands -, doch lege der Antrag lediglich die Grundsätze dar, deren Details später geregelt werden müßten. Er stellte klar, daß die neue Organisation gemäß der neuen Satzung in allen Europa betreffenden Belangen autonom handeln werde, während der Vorstand auch in Zukunft berechtigt sei, zu Fragen von Bedeutung für die ITF insgesamt Stellung zu beziehen.

Ergänzend wies er darauf hin, daß dem Ausbau der Beziehungen zwischen Ost und West größte Bedeutung beizumessen sei; einer der wichtigsten Aspekte der geplanten neuen Struktur sei daher ihr paneuropäischer Charakter.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen

(Fortsetzung)

Der Generalsekretär brachte Änderungsantrag A ein, in dem die erforderlichen Änderungen zur Gewährleistung von geschlechtsneutralem Sprachgebrauch in den ITF-Satzungen aufgelistet waren.

Der Änderungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Der Generalsekretär brachte Änderungsantrag C zu Artikel VI, Absatz (3) ein, in dem die Erweiterung des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF um zwei zusätzliche Mitglieder beantragt wurde, um der Erweiterung des Vorstands Rechnung zu tragen.

Der Änderungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Der Generalsekretär brachte Änderungsantrag D zu Artikel XIX ein, der zur Klarstellung der vom Kongreß zu befolgenden Verfahren im Hinblick auf Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen erforderlich sei.

Der Änderungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Der Generalsekretär brachte Änderungsantrag F zu Artikel VI, Absatz (3), Artikel VII, Absatz (1) und Artikel VIII, Absatz (1) zur Wahl einer ITF-(Vize-)Präsidentin ein. Wie er erläuterte, war dieser Änderungsantrag Bestandteil der Vorschläge des Vorstands zur Frauenvertretung und würde es dem Vorstand gestatten, dem Kongreß aus dem Kreise seiner Mitglieder eine Präsidentin/einen Präsidenten sowie fünf Vizepräsident/innen der ITF zur Wahl vorzuschlagen. Ferner sei vorgesehen, daß die Präsidentin/der Präsident und vier der Vizepräsident/innen jeweils von unterschiedlichen re-

gionalen Wahlgruppen gestellt würden. Außerdem sei eine dieser Positionen mit einer Frau zu besetzen.

Der Änderungsantrag wurde mit überwältigender Mehrheit angenommen.

Der Generalsekretär brachte Änderungsantrag H zu Artikel X und Artikel XII ein, der nach seinen Worten der wachsenden Bedeutung der ITF-Regionalorganisationen und -tätigkeit Rechnung trage und die Position der ITF-Regionalsekretär/innen in den Satzungen verankern solle.

Der Änderungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Der Generalsekretär erläuterte, Änderungsantrag I zu Artikel XIII, Absatz (5) sei notwendig, um den Sektionen auf Wunsch die Wahl von mehr als einer/einem Stellvertretenden Vorsitzenden zu gestatten.

Der Änderungsantrag wurde einstimmig angenommen.

Mitgliedsbeiträge

Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-13

Der Generalsekretär, der die vom Vorstand einstimmig verabschiedete Vorlage einbrachte, bedauerte, daß eine Anhebung der Mitgliedsbeiträge erforderlich sei. Er verwies jedoch auf die steigenden Kosten und die zunehmenden Schwierigkeiten, die zu ihrer Deckung benötigten Mittel aufzubringen. Auf dem Kongreß in Genf sei eine Anhebung der Mitgliedsbeiträge in Höhe der Inflationsrate vereinbart worden, doch seien die Nettoeinnahmen der Föderation aufgrund der rückläufigen Zahl angeschlossener Gewerkschaften, die ihre Mitgliedsbeiträge zum vollen Beitragssatz entrichteten, gleichgeblieben. Der Vorstand habe daher vereinbart, den Kongreß um Zustimmung zu einer Anhebung des regulären Beitragssatzes von £ 0,75 auf £ 0,90 zu bitten, die in vier Schritten erfolgen solle: 1999 - £ 0,80; 2000 - £ 0,85; 2001 - £ 0,90; 2002 - £ 0,90. Außerdem erbitte der Vorstand vom Kongreß die Vollmacht, den Mitgliedsbeitrag gegebenenfalls auf £ 1,00 anzuheben, falls unvorhergesehene Umstände, wie zum Beispiel ein drastischer Rückgang der Mitgliederzahlen, dies erforderlich machten. Während die Ausgaben unter strikter Kontrolle gehalten werden könnten, seien die Einnahmen von den Mitgliederzahlen abhängig, die nicht vorausgesagt werden könnten.

Ergänzend erinnerte **der Präsident** daran, daß im Rahmen des Programms "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" eine umfassende Überprüfung der ITF-Finzen beschlossen worden sei.

Die Vorlage wurde einstimmig verabschiedet.

Wahl der leitenden Gremien, der Kassenprüfer/innen, des Generalsekretärs, des Präsidenten und der Vizepräsident/innen, des Frauenausschusses

Wahl des Vorstands

Mit Verabschiedung der Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-14/EB/2: Wahlvorschläge für den Vorstand wurde der Vorstand gewählt.

39. ITF-KONGRESS

Wahl des Frauenausschusses

Mit Verabschiedung der Kongreßvorlage Dok. XXXIX C-9/2: Wahlvorschläge für den Frauenausschuß wurde der Frauenausschuß *gewählt*.

Wahl des Präsidenten

Umraomal Purohit von der All India Railwaymen's Federation (AIRF) wurde *einstimmig* in das Amt des ITF-Präsidenten *gewählt*.

Wahl der Vizepräsident/innen

Die folgenden Personen wurden *einstimmig* als ITF-Vizepräsident/innen *gewählt*:

Afrika: **Uzojke Ukamunna** (Nigeria)
Lateinamerika/Karibik:
Juan Manuel Palacios (Argentinien)

Nordamerika: **John Bowers** (USA)
Europa: **Wilhelm Haberzettl** (Österreich)
Frauen: **Caroline Mandivenga** (Simbabwe)

Wahl des Generalsekretärs

David Cockroft wurde *einstimmig* zum ITF-Generalsekretär *gewählt*.

Umraomal Purohit von der All India Railwaymen's Federation (AIRF) dankte den Delegierten für das ihm erwiesene Vertrauen und versicherte ihnen, daß er sich der ihm übertragenen Verantwortung voll bewußt sei und sein möglichstes tun werde, um die in ihn gesetzten Erwartungen zu erfüllen. Er würdigte die verdienstvolle Tätigkeit seines Vorgängers Eike Eulen und versprach, sie fortzuführen. Die Welt sei im Wandel begriffen. Freie Marktwirtschaft, Liberalisierung, Gelegenheitsarbeit, Deregulierung und Privatisierung seien Herausforderungen an die Föderation, doch werde sie sich ihnen gewachsen zeigen. Sie werde auch nicht vor den Herausforderungen zurückschrecken, die von der Politik der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds ausgingen; vielmehr würden alle ITF-Mitglieder diese Herausforderungen solidarisch und vereint als Chance zu nutzen wissen.

Der Generalsekretär dankte dem Kongreß für seine Wiederwahl und das Vertrauen, das die Delegierten in ihn setzten. Die ITF sei eine komplexe und schwierige, gleichzeitig aber auch großartige und wunderbare Organisation. Er würdigte den neuen Präsidenten, den ersten ITF-Präsidenten aus Asien, der auf langjährige Erfahrungen zurückblicken könne. Mit 22 Jahren Gewerkschaftssekretär, mit 29 hauptamtlicher Gewerkschaftsmitarbeiter, mit 30 Generalsekretär der Western Railways Union, sei Purohit 1966 zum Präsidenten der All India Railwaymen's Federation gewählt worden. Auch bei der ITF habe er viele Funktionen ausgefüllt und sei seit 1990 Mitglied des ITF-Vorstands.

Wahl der Kassenprüfer/innen

Die folgenden Personen wurden als Kassenprüfer/innen der ITF *gewählt*: **David Horton** von der Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) in Großbritannien, **Margaret Prosser** von der Transport and General Workers' Union (TGWU) in Großbritannien und **Bill Brett** von der Gewerkschaft Institution of Professionals, Managers und Specialists (IPMS), ebenfalls Großbritannien.



Agis Tselentis von der Panhellenischen Seeleuteföderation (PNO) in Griechenland

Sitz des ITF-Sekretariats

Der Kongreß beschloß, die Hauptgeschäftsstelle der ITF bis auf weiteres in London zu belassen.

Berichte von den Sektionskonferenzen

Der Bericht von der Sektionskonferenz Binnenschifffahrt (Dok. XXXIX C-16-INSC/Report) wurde von **Alfons Geeraerts** von der belgischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (BTB) eingebracht und vom Plenum *angenommen*.

Vasant Samant von der National Union of Seafarers of India (NUSI) brachte den Bericht von der Sektionskonferenz der Seeleute (Dok. XXXIX C-16-SSC/Report) ein; er wurde vom Plenum *angenommen*.

Das Plenum *nahm* den Bericht von der Sektionskonferenz der Hafentarbeiter (Dok. XXXIX C-16-DSC/Report), eingebracht von **John Coombs** von der Maritime Union of Australia (MUA), *an*.

Der Bericht von der Sektionskonferenz Eisenbahn (Dok. XXXIX C-16-RWSC/Report) wurde von **Jim Knapp** von der britischen National Union of Rail Maritime and Transport Workers (RMT) eingebracht und vom Plenum *angenommen*.

Der von **Peter Baranowski** von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) vorgelegte Bericht von der Sektionskonferenz Straßentransport (Dok. XXXIX C-16-RTSC/Report) wurde ebenfalls vom Plenum *angenommen*.

Richard Rosser von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) trug als Berichterstatter den Bericht von der Sektionskonferenz Fremdenverkehrsdienste (Dok. XXXIX C-16-TRSC/Report) vor, der anschließend vom Plenum *angenommen* wurde.

Der Bericht von der Sektionskonferenz Fischereiwirtschaft (Dok. XXXIX C-16-FSC/Report) wurde von **Anne-Beth Skrede** von der Norwegischen Seeleutegewerkschaft eingebracht und vom Plenum *angenommen*.

Als Berichterstatter legte **George Ryde** von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) den Bericht von der Sektionskonferenz Zivilluftfahrt (Dok. XXXIX C-16-CASC/Report) vor; dieser wurde vom Plenum *angenommen*.

Der Bericht von der Sitzung des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr (Dok. XXXIX C-16-UTC/Report) wurde von **Anders Westin** von der schwedischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten eingebracht und vom Plenum *angenommen*.

Der Bericht von der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion (Dok. XXXIX C-16-JSDC/Report) wurde von **Mick Doleman** von der Maritime Union of Australia (MUA) im Plenum vorgelegt und dort *angenommen*.

Der **Präsident** wies darauf hin, daß alle an die Sektionskonferenzen verwiesenen und dort verab-

39. ITF-KONGRESS

schiedeten Entschließungsanträge mit der Bestätigung und Annahme der Berichte von den Sektionskonferenzen auch vom Plenum des Kongresses genehmigt worden seien.

Verschiedenes

Jim O'Neil von der National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW-Canada) würdigte die Verdienste Eike Eulens, der den Kongreß mit großem Geschick und viel Humor geleitet habe, gratulierte dem Generalsekretär und dem Personal zum reibungslosen Ablauf des Kongresses und begrüßte Umraomal Purohit im Amt des Präsidenten. Den angeschlossenen indischen Gewerkschaften dankte er für den herzlichen Empfang und die großzügige Gastfreundschaft.

Es stehe außer Zweifel, daß die ITF eine einzigartige Organisation sei. Wann immer sie in schwierigen Situationen um Unterstützung für Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft bitte - zum Beispiel bei den Arbeitskonflikten der MUA und bei BA - werde diese Unterstützung bereitwillig gewährt. Trotz der positiven Debatte über die Vorlage "Solidarität mobilisieren" seien von nun an jedoch Taten und nicht mehr allein Worte gefragt, und Gewerkschaften mit umfassenden Ressourcen seien aufgerufen, Gewerkschaften, die nicht über die gleiche Menge an Ressourcen verfügten, beizustehen.

Die Wahl von Frauen in den Vorstand bezeichnete er als äußerst willkommenen Schritt, der die Beratungen des Vorstands mit Sicherheit bereichern werde. Abschließend sprach er im Namen der angeschlossenen kanadischen Gewerkschaften die Einladung aus, den nächsten Kongreß nach Kanada einzuberufen.

Der Präsident dankte den angeschlossenen kanadischen Gewerkschaften für ihre Einladung und erklärte, der Vorstand werde auf seiner nächsten Sitzung offiziell über den Tagungsort des nächsten Kongresses zu beschließen haben.

Goldene ITF-Nadeln

Der **Generalsekretär** gab die Namen der Empfänger einer goldenen ITF-Nadel bekannt, die als Auszeichnung für langjährige und engagierte Tätigkeit im Dienste der Föderation vergeben werde. Als erster wurde der Generalsekretär der National Union of Seafarers of India (NUSI), **Dr. Leo Barnes**, geehrt, der aus gesundheitlichen Gründen leider nicht am Kongreß teilnehmen konnte. An seiner Stelle nahm **Vasant Samant** von der National Union of Seafarers of India (NUSI) die Nadel entgegen.

Auch dem Stellvertretenden ITF-Generalsekretär **Graham Brothers**, der angekündigt hatte, daß er im Jahre 2000 in den Ruhestand treten wolle, wurde eine goldene ITF-Nadel überreicht. Der Generalsekretär würdigte die 32jährige Tätigkeit Brothers' im Dienste der ITF, in deren Verlauf er wesentlich zu ihren Erfolgen beigetragen habe.

Der Stellvertretende ITF-Generalsekretär **Graham Brothers** dankte dem Kongreß für die Auszeichnung und dem Generalsekretär für seine freundlichen Worte und erklärte, während der langen Jahre seiner Tätigkeit für die Föderation habe er auf seinen zahlreichen Reisen in alle Teile der Welt im Auftrag der ITF viele Freunde gewonnen.

Abschließend wurde ITF-Präsident **Eike Eulen** in Anerkennung seines herausragenden Beitrags zur Tätigkeit der Föderation mit einer goldenen ITF-Nadel ausgezeichnet. Der Generalsekretär schilderte Eulens Aufstieg vom Decksjungen zum Mitglied im Geschäftsführenden Hauptvorstand der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und in den ITF-Vorstand und bezeichnete Eulen als einen Menschen, der sich stets dem Geiste der internationalen Bewegung und der Solidarität verpflichtet gefühlt habe. Es sei eine Freude und eine Ehre gewesen, mit ihm zusammenzuarbeiten.

Schlußansprache

Wenn seine Präsidentschaft erfolgreich gewesen sei, so **der Präsident**, dann sei dies auf die Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen bei der ITF zurückzuführen. Er dankte dem Generalsekretär und fügte hinzu, daß es ihm besondere Freude bereite, nach der Wahl von Purohit sein Amt erstmals an einen nicht aus Europa oder Nordamerika stammenden ITF-Präsidenten weitergeben zu können. Sein Dank galt auch der Vielzahl von Helfern, die den Kongreß erst möglich gemacht hätten, den indischen Gastgebern, dem Ministerpräsidenten, den indischen Bahnbeschäftigten, Travel Pals, dem ITF-Personal in London und den Regionen ebenso wie den Dolmetscherinnen und Dolmetschern.

Der Kongreß sei eine großartige Veranstaltung gewesen, der größte in der Geschichte der Föderation, und habe mit den verabschiedeten Entschließungen zahlreiche wichtige Weichen gestellt. Er habe während seines Aufenthalts in Indien viele Einsichten gewonnen. Trotz der herzlichen Aufnahme hätten ihn die enormen wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Bevölkerung, Armut und mangelnder gewerkschaftlicher Schutz zutiefst berührt.

Den Delegierten gab Eulen drei Punkte mit auf den Weg, über die sie sich Gedanken machen sollten: die Notwendigkeit einer weiteren Stärkung der ITF und der umfassenderen Miteinbeziehung der Frauen, die Notwendigkeit, internationale Solidarität zu mobilisieren, und die Notwendigkeit, auf breiterer Mitgliederbasis stärkere Gewerkschaften aufzubauen.

Mit diesen Worten erklärte der Präsident den 39. ITF-Kongreß für beendet.

Berichte von den Sektionskonferenzen und Ausschußsitzungen

Mandatsprüfungsausschuß

Dok. XXXIX C-6/Cred/Réport

Der Mandatsprüfungsausschuß trat erstmals am 29. Oktober zusammen. A. Tselentis (Griechenland) wurde zum Vorsitzenden gewählt; es wurde vereinbart, daß der Vorsitzende auch als Berichtserstatter des Ausschusses fungieren werde. Der Ausschuß beschloß, dem Kongreß die Bestätigung der Mandate aller angeschlossenen Gewerkschaften zu empfehlen, die ihre Mitgliedsbeiträge bis Jahresende 1998 gezahlt haben.

Der Ausschuß prüfte anschließend die Mandate der bis zum 29. Oktober registrierten Delegierten und stellte fest, daß mit Ausnahme von elf Organisationen die Mandate der betroffenen Organisationen auf der Stelle bestätigt werden könnten. Der Ausschuß beauftragte den Vorsitzenden und das Sekretariat mit der näheren Überprüfung der verbleibenden Fälle.

Der Ausschuß nahm einen offiziellen Protest der Russischen Seeleutegewerkschaft (SUR) gegen die Mitgliedschaft einer Vertreterin/eines Vertreters einer nicht angeschlossenen Gewerkschaft als Berater/in in der Delegation der russischen Gewerkschaft der Beschäftigten im Seeverkehr "Neues Rußland" zur Kenntnis, beschloß jedoch, auf weitere Schritte zu verzichten.

Der Ausschuß trat am 30. Oktober ein zweites Mal zusammen. Der Vorsitzende unterrichtete den Ausschuß über die Ergebnisse der Überprüfung der auf der ersten Sitzung an ihn verwiesenen Fälle. Der Ausschuß beschloß, dem Kongreß die Bestätigung der Mandate von sechs Organisationen zu empfehlen, an deren Mandaten Zweifel bestanden hatten.

Der Ausschuß bevollmächtigte seinen Vorsitzenden, die Mandate der noch verbleibenden Delegationen sowie zweier weiterer Delegationen und aller Delegationen, die nach dem 30. Oktober ankämen, zu prüfen und im Namen des Ausschusses tätig zu werden.

Eine auf der Grundlage der Empfehlungen des Ausschusses und der anschließenden Maßnahmen des Vorsitzenden erstellte Delegiertenliste wird noch verteilt. Laut dieser Liste sind 580 Delegierte, von denen 10 neben ihrer eigenen noch andere Organisationen vertreten, und 534 Berater/innen von 280 Gewerkschaften aus 85 Ländern anwesend. Die Gesamtzahl der Stimmen beträgt 4.163.000.

Soweit möglich wird eine ergänzende Delegiertenliste mit den verspätet angereisten Delegationen, deren Mandate vom Vorsitzenden bestätigt wurden, zusammengestellt.

Agis Tselentis, Vorsitzender

39. ITF-KONGRESS

Entschließungsausschuß

Dok. XXXIX C-6/Res/Report

Der Entschließungsausschuß trat am 29. Oktober um 17.00 Uhr zusammen. Folgende Mitglieder waren anwesend:

J. Tahou (Elfenbeinküste)	D. Heindel (USA)	E. Young (Italien)
M. Doleman (Australien)	J.-A. Hannah (Kanada)	A. Gómez (Spanien)
Y. Iijima (Japan)	W. Waleson (Niederlande)	D. Benze (Bundesrepublik Deutschland)
T. Au (Singapur)	P. G. McEwen (Großbritannien)	
A. A. Rodríguez Fritz (Mexiko)	A.-B. Skrede (Norwegen)	

D. Benze (Bundesrepublik Deutschland) wurde zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt; S. Finke (ITF-Sekretariat) fungierte als Sekretärin. A. M. Dickinson (Stellvertretender Generalsekretär) war ebenfalls anwesend.

A. Vor Ablauf der in Artikel IV, Absatz (14) der ITF-Satzungen festgelegten Frist eingereichte Entschließungsanträge

Nr.	Gegenstand	zur Beratung an
1	Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft	Plenum
2	Internationaler Verkehr und Sozialdumping	Plenum (vergl. Anm. ii)
3	Gewerkschaften und transnationale Gesellschaften	Plenum (vergl. Anm. iii)
4	Globalisierung der Wirtschaft	Plenum
5	Globale Gewerkschaftsarbeit	Plenum (vergl. Anm. iv)
6	Gewerkschaftsmitgliedschaft	Plenum
7	Arbeitszeiten und Arbeitsplatzsicherheit	Plenum
8	Aufklärung über Gleichstellungsfragen	Plenum
9	Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft	Plenum
10	Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 87	Plenum
11	Integrierte Verkehrspolitik	Plenum (vergl. Anm. ii)
12	Russische Sprache	Plenum (vergl. Anm. v)
13	Russische Sprache	Plenum (vergl. Anm. v)
14	Russisch als offizielle Arbeitssprache der ITF	Plenum (vergl. Anm. v)
15	Russische Sprache	Plenum (vergl. Anm. v)
16	Offizielle Arbeitssprachen der ITF	Plenum (vergl. Anm. v)
17	Aktionstag für die Bahnen	Sektion Eisenbahn
18	Straßengüterverkehrswirtschaft	Sektion Straßentransport
19	Arbeitsbedingungen des Lkw-Fahrpersonals in Indien	Sektion Straßentransport
20	Hafenarbeitersektion	Hafenarbeitersektion
21	Beibehaltung der IAO-Mechanismen im Hinblick auf den maritimen Sektor	Seeleutesektion
22	Kabotage in der Schifffahrtswirtschaft	Seeleutesektion
23	Seeleutenachwuchs	Seeleutesektion
24	Abwehrmaßnahmen gegen Arbeitslosigkeit unter qualifizierten Seeleuten in Besatzungen bereitstellenden Ländern	Seeleutesektion

25	Bereitstellung eines größeren Anteils der Mittel aus dem ITF-Wohlfahrtsfonds zur Lösung der Probleme der Seeleute aus dem Gebiet der ehemaligen UdSSR	Seeleutesektion
26	Billigflaggen	Gemeinsame Konferenz der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion

Anmerkungen

- i. Der Ausschuß bevollmächtigte den Vorsitzenden zu Konsultationen mit den Autoren der Entschließungsanträge, zu denen Änderungsanträge vorlagen.
- ii. Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß die Autoren der Entschließungsanträge Nr. 2 (der ITF angeschlossene finnische Gewerkschaften) und 11 (TSSA, Großbritannien) um ihre Zustimmung gebeten werden sollten, den sachlichen Gehalt ihrer Anträge in den Text von Entschließungsantrag Nr. 1 einzuarbeiten.
- iii. Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß die Autoren von Entschließungsantrag Nr. 3 (CMU, Sri Lanka) auf Empfehlung des Geschäftsordnungsausschusses gebeten werden sollten, einen Teilaspekt des Antrags umzuformulieren und in den Text von Entschließungsantrag Nr. 1 einzuarbeiten.
- iv. Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß die Autoren von Entschließungsantrag Nr. 5 (Schwedische Transportarbeitergewerkschaft) gebeten werden sollten, diesen Antrag an den Vorstand zurückzuverweisen.
- v. Der Ausschuß nahm zur Kenntnis, daß die Autoren der Entschließungsanträge Nr. 12 - 16 gebeten werden sollten, diese Anträge an den Vorstand zurückzuverweisen.

B. Vom Geschäftsordnungsausschuß zugelassene Dringlichkeitsentschliefungen

Nr.	Gegenstand	zur Beratung an
1	Kernwaffen und Frieden	Plenum
2	Vorschlag für ein chilenisches Zweitregister	Seeleutesektion
3	Europäische Strukturen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft	Plenum
4	Chilenische Hafentarbeiter	Hafentarbeitersektion

Der Ausschuß beschloß, erneut zusammenzutreten, falls sich weitere Fragen ergeben sollten.

Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr

Die Sitzung des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr fand am 2. November 1998 statt.

1. Wahl des Berichterstatters

Zum Berichterstatter wurde der Stellvertretende Ausschußvorsitzende A. Westin ernannt.

2. Tätigkeitsbericht

An der Diskussion beteiligten sich sieben Delegierte. Die wichtigsten erörterten Themen waren:

- die Folgen der Deregulierung und Privatisierung staatlicher Unternehmen und die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Arbeitsbedingungen und die Gesundheit der Beschäftigten
- die Bereitstellung behindertengerechter Einrichtungen im öffentlichen Verkehr

39. ITF-KONGRESS

- die Zunahme der Gewalt gegen alle Gruppen von Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr sowie von Sachbeschädigungen am Eigentum öffentlicher Verkehrsunternehmen
- die Verwendung alternativer Kraftstoffe zur Verringerung des Schadstoffausstoßes
- ergonomische Mängel als Ursache von Berufskrankheiten
- die Expansion multinationaler Betreiber und die Notwendigkeit der Entwicklung eines Verhaltenskodex bezüglich der Arbeitsbedingungen in Zusammenarbeit mit dem UITP
- die Tätigkeit der Arbeitsgruppe Sicherheit und Gesundheit und die Notwendigkeit der Sicherung finanzieller Mittel für ihre künftige Arbeit
- weitere Untersuchung der Bedingungen für die Beschäftigten im Taxigewerbe in den verschiedenen Ländern und die Notwendigkeit, den Organisationsgrad der Beschäftigten in diesem Sektor zu verbessern

3. Transportarbeiter im nächsten Jahrtausend - Sachstandsbericht

Die Ausschußmitglieder *beschlossen*, einen zusätzlichen Stellvertretenden Vorsitzenden zu wählen.

4. Solidarität mobilisieren

An der Diskussion beteiligten sich neun Delegierte. Die wichtigsten Punkte der Beratung waren:

- Die internationale Solidarität muß zum festen Bestandteil gewerkschaftlicher Aktivitäten werden und sowohl Führungskräfte als auch die Basis miteinbeziehen.
- Der gesellschaftliche und wirtschaftliche Beitrag der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr muß uneingeschränkt anerkannt werden. Auch die Beschäftigten selbst müssen sich ihres Stellenwerts bewußt werden.
- Aktionen der ITF zur Unterstützung ihrer angeschlossener Gewerkschaften haben klar gezeigt, daß internationale Solidarität das Klima entschieden zugunsten der Gewerkschaften beeinflussen kann.
- Die ITF sollte mehr Informationen über die Auswirkungen der Deregulierung und Privatisierung öffentlicher Verkehrssysteme sammeln, auswerten und weiterleiten, damit die Gewerkschaften sich darauf einstellen können.
- Das Programm "Solidarität mobilisieren" muß auch die Organisation nicht gewerkschaftlich organisierter Beschäftigter, wie etwa der Motorrikscha-Fahrer/innen, sowie verschiedene Ausbildungs- und Schulungsprojekte umfassen.
- Die Auswirkungen von Fahrzeugmängeln auf die Sicherheit und Gesundheit der Verkehrsbeschäftigten müssen untersucht werden. Es sollte ein intensiverer Austausch mit den Beschäftigten bei den Fahrzeugherstellern stattfinden.

5. Entschließungsanträge

Es waren keine Entschließungsanträge zur Beratung an den Ausschuß verwiesen worden.

6. Arbeitsprogramm

Es fand eine ausführliche Debatte über die in der diesbezüglichen Vorlage unterbreiteten Vorschläge statt. Das Papier wurde umfassend abgeändert und ergänzt.

7. Wahlen

Ausschußvorsitzender: **Anders Westin** von der schwedischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten wurde *einstimmig gewählt*.

Stellvertretende Ausschußvorsitzende: **Guy Greivelding** von der Gewerkschaft FNCTFEL in

Luxemburg und **Perio Duarte** von der Transportarbeiterföderation in Paraguay wurden *einstimmig gewählt*.

Die folgenden Delegierten wurden als Mitglieder in den **Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr gewählt**:

Land	Mitglied	Stellvertreter/in
Australien	R. Jowett	R. Pearsell
Bangladesch	S. Khan	S. R. S. Biswas
	R. R. Chandra	M. Ismail
Belgien	F. van Thillo	
	H. Vermeir	
Brasilien	J. M. Freitas	J. C. Machado
Bundesrepublik	J. Lausch	G. Hütter
Deutschland	K.-H. Zimmermann	P. Kuczora
Dänemark	S. Andersen	L. Söllingwraae
Elfenbeinküste	J. Tahou	A. Kovkou
Finnland	P. Kesseli	
	T. Tanner	R. Elonen
	V. Lahtinen	T. Rätty
Frankreich	G. Apruzzese	A. Laborde
	E. Falempin	V. Charbonnier
Großbritannien	M. D. Rix	T. West
	R. Crow	
	G. Stevenson	M. Mayer
	A. Thompson	
Hongkong	T. Fai	A. Lai
Indien	K. S. Bawa	S. D. Kapoor
Indonesien	I. Rahardjo	
Italien	F. Seghi	M. Ragusa
Japan	A. Azumata	Y. Yasumura
	S. Maki	K. Hirokawa
	N. Ogata	M. Miyakawa
	M. Tsubone	S. Yamano
Kanada	D. Olshewski	
Kolumbien	J. I. Cadena	J. F. C. Sarmiento
Korea	C. W. Son	H. J. Kim
Luxemburg	G. Greivelding	R. Schreiner
Malawi	M. Luwanja	
Mexiko	B. Bahena Lome	E. Quiroz Sánchez
Namibia	L. Vilho	J. Uushona
Niederlande	D. Ketting	L. Vlek
Niger	R. Abdaukarim	G. Sani Gahizza
Norwegen	O. Dalsheim	Ø. Aslaksen
	M. Nilsen	D. Christiansen
	F. Holm	J. A. Næss
Österreich	R. Paschinger	F. Simanov

39. ITF-KONGRESS

Land	Mitglied	Stellvertreter/in
Österreich (Fortsetzung)	J. Goger	A. Hartmann
Peru	J. Ramos Valladolid	
Philippinen	E. P. Bilayon	B. Padua
Ruanda	J. M. V. Nkundiye	M. Laurent-Joseph
Rumänien	I. Radoi	C. Tilling
Schweden	K. Sevefjord	S. Hellström
	A. Westin	R. Westberg
	L. Norling	L. Lindgren
Schweiz	F. Barbezat	E. Levrat
	S. Giger	
Spanien	J. M. Barrachina Alcaine	H. Vásquez Álvarez
Thailand	S. Kosaisook	
	W. Salinlumpai	P. Subandit
	S. Bonngok	C. Imsanran
Tschech. Republik	C. Veselka	
Türkei	S. Topçu	Y. Senel
	E. Toçoğlu	N. Girginer
Ukraine	A. Tschernomaz	V. Tkatschow
USA	H. W. Randolph Jr.	
Venezuela	F. Torrealba	
Zypern	H. Neocleous	T. Timotheou

8. Verschiedenes

Anders Westin dankte Siegfried Weiß, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), der nach 8 Jahren als Vorsitzender des Ausschusses in den Ruhestand ging, für seinen Einsatz und wünschte ihm für die Zukunft alles Gute.

A. Westin, Berichterstatter

Sektion Eisenbahn

Die Sektionskonferenz Eisenbahn tagte am 31. Oktober 1998.

1. Wahl des Berichterstatters

Der Sektionsvorsitzende J. Knapp wurde zum Berichterstatter ernannt.

2. Tätigkeitsbericht

Zwanzig Delegierte beteiligten sich an der Beratung über den Tätigkeitsbericht. Unter anderem wurden die folgenden wichtigen Punkte angesprochen:

- Privatisierung und Strukturreformen bei den Bahnen, damit einhergehend Arbeitsplatzabbau und Arbeitskonflikte und die gegenseitige solidarische Unterstützung der angeschlossenen Gewerkschaften unter diesen Bedingungen;
- die Konsequenzen der Aufgliederung der Japanischen Staatsbahnen (JNR), der Umgang mit der Altschuldenlast und die Wiedereinstellung entlassener Beschäftigter;
- die Rechte der Beschäftigten im öffentlichen Sektor und die Respektierung der IAO-Normen im Hinblick auf die Gewerkschaftsrechte;

- Personaleinsatz und die Notwendigkeit internationaler Sicherheitsnormen;
- die Schulung von Militärpersonal für den Einsatz bei Stadt-/U-Bahnsystemen in Lateinamerika;
- die staatliche Verantwortung für den Umweltschutz und die fortgesetzte Bereitstellung öffentlicher Dienste

Der Tätigkeitsbericht wurde *angenommen*.

3. Künftige Struktur der Sektion Eisenbahn

Der im Anhang zur diesbezüglichen Konferenzvorlage unterbreitete Vorschlag zur Struktur der Sektion, der Sitzungsplanung und der Zusammensetzung des Lenkungsausschusses der Sektion wurde *einstimmig verabschiedet*.

4. Solidarität mobilisieren

Die Delegierten regten die Aufnahme von Vorschlägen im Hinblick auf die Einrichtung von Foren zum gewerkschaftlichen Informationsaustausch in das Papier an.

Die Anwesenden betonten ferner die Bedeutung von Solidaritätsbotschaften und Schreiben an Regierungsstellen und die Geschäftsleitungen der Bahnen im Falle schwerwiegender Arbeitskonflikte.

5. Entschließungsanträge

Ein Entschließungsantrag zum Thema Aktionstag für die Bahnen war zur Beratung an die Sektionskonferenz verwiesen worden.

Die Delegierten *empfohlen* den Entschließungsantrag *einstimmig* zur Annahme durch den Kongreß (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 10, Seite 103).

Die Delegierten kamen ferner überein, daß die angeschlossenen Gewerkschaften hinsichtlich der Zielsetzungen eines Aktionstags konsultiert werden sollten, damit der Lenkungsausschuß eine klare Entscheidung treffen könne.

6. Arbeitsprogramm 1998-2002

Die in der entsprechenden Vorlage unterbreiteten Vorschläge wurden *einstimmig angenommen*.

7. Wahlen*

Sektionsvorsitzender: **Jim Knapp** von der britischen Gewerkschaft RMT wurde *einstimmig wiedergewählt*.

Stellvertretender Sektionsvorsitzender: **Alois Weis** von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) wurde *einstimmig gewählt*.

Vertreterin der weiblichen Bahnbeschäftigten

Eine Abstimmung nach Mitgliedschaft brachte die folgenden Ergebnisse:

Jane Brekkhus Sæthre, Norwegische Eisenbahnergewerkschaft: 693.472 Stimmen

Jordanka Milanova Radeva, Union von Transportarbeitergewerkschaften, Bulgarien: 457.549 Stimmen

Jane Brekkhus Sæthre war somit *gewählt*.

39. ITF-KONGRESS

E. P. Bilayon von der philippinischen Gewerkschaft BKM-PNR und A. Reed von der britischen Gewerkschaft ASLEF fungierten als Stimmzähler.

8. Verschiedenes

Der Lenkungsausschuß wurde beauftragt, die Möglichkeiten der Einrichtung eines Jugendgremiums der Sektion zu prüfen.

Die Delegierten dankten dem ausscheidenden Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion, Umraomal Purohit, ebenso wie dem Stellvertretenden Generalsekretär, Graham Brothers, der vor der nächsten Sektionskonferenz aus Altersgründen seine Tätigkeit für die ITF aufgeben werde, für ihre Verdienste um die Sektion.

J. Knapp, Berichterstatter

*Zusätzlich zu den auf dem Kongreß gewählten Mitgliedern gehören dem Lenkungsausschuß der Sektion Eisenbahn die folgenden Funktionsträger/innen an:

Vorsitzender Afrika: Esaph Mdlongwa (Simbabwe)

Stellvertretender Vorsitzender Afrika: El Sayed Galhoum (Ägypten)

Vorsitzender Asien/Pazifik: Umraomal Purohit (Indien)

Stellvertretender Vorsitzender Asien/Pazifik: Edgar P. Bilayon (Philippinen)

Vorsitzender Europa: Jean-Louis Brasseur (Belgien)

Stellvertretender Vorsitzender Europa: Anatolij Tschernomaz (Ukraine)

Vorsitzender Lateinamerika/Karibik: Julio Adolfo Sosa (Argentinien)

Stellvertretender Vorsitzender Lateinamerika/Karibik: Hélio de Souza Regato de Andrade (Brasilien)

Vorsitzender Nordamerika (geschäftsführend): Gary Fayne (Kanada)

Stellvertretender Vorsitzender Nordamerika: Joseph Condo (USA)

Arbeitsgruppe Wisconsin Central: z. Zt. nicht besetzt

Arbeitsgruppe Eurotunnel: z. Zt. nicht besetzt (Frankreich)

Sektion Straßentransport

Die Sektionskonferenz Straßentransport fand am 30. Oktober 1998 statt.

Die Konferenzteilnehmer/innen erhoben sich zu einer Schweigeminute für verstorbene Kolleginnen und Kollegen und gedachten insbesondere des ehemaligen Sektionsvorsitzenden Ricardo Pérez.

1. Wahl des Berichterstatters

Der Sektionsvorsitzende P. Baranowski wurde zum Berichterstatter ernannt.

2. Tätigkeitsbericht und 4. "Solidarität mobilisieren"

Die Konferenzteilnehmer/innen kamen überein, diese beiden Tagesordnungspunkte gemeinsam zu erörtern. Der Stellvertretende Generalsekretär G. Brothers und C. Søndergaard von der dänischen Gewerkschaft HK Service legten zusätzliche Unterlagen betreffend das nicht im Fahrdienst tätige Personal im Straßentransport vor. In einem Antrag zur Geschäftsordnung beklagte F. Smidt von der dänischen Gewerkschaft SiD, daß auf der Konferenz keine Dolmetscher für die dänische und norwegische Sprache zur Verfügung stünden und Wortmeldungen in diesen Sprachen deshalb nicht

möglich seien. Dies stehe im Widerspruch zu den im Dokument "Solidarität mobilisieren" enthaltenen Grundsätzen. Die ITF müsse sicherstellen, daß in Zukunft auch andere Sprachen als die ITF-Arbeitsprachen in den Verträgen der Dolmetscher abgedeckt seien.

An der Diskussion über die Tagesordnungspunkte beteiligten sich neun Delegierte. Besonders hingewiesen wurde auf den Erfolg des Internationalen Aktionstags gegen überlange Arbeitszeiten am 8. September 1998, an dem sich Gewerkschaften aus über 30 Ländern beteiligt hatten und über den in der Presse ausführlich und wohlwollend berichtet worden war. Weitere angesprochene Themen waren:

- Bussicherheit und japanische Projekte zur Erarbeitung von Kriterien für bauliche Normen zur Verbesserung des Aufprallwiderstands
- kriminelle Vergehen gegen Lkws und Fahrpersonal und die Notwendigkeit sicherer Park- und Rastplätze
- Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer aus mittel- und osteuropäischen Ländern, die in Westeuropa von ihren Arbeitgebern im Stich gelassen wurden
- Schikane korrupter Polizeikräfte gegen Lkw-Fahrpersonal
- Ungesunde Arbeitsbedingungen infolge hoher Schadstoffbelastung
- Garantierte statt leistungsbezogene Löhne
- Fortsetzung der Kampagne für humanere Arbeitsbedingungen
- Anerkennung der Fahrtätigkeit als qualifizierter Beruf

Die Konferenzteilnehmer/innen *genehmigten* den Tätigkeitsbericht einschließlich der ergänzenden Vorlagen betreffend das nicht im Fahrdienst tätige Personal im Straßentransport und empfahlen eine Unterstützung des Papiers "Solidarität mobilisieren".

3. Zusammensetzung des Lenkungsausschusses der Sektion

Die Konferenzteilnehmer/innen *genehmigten* den im Anhang zur Konferenzvorlage enthaltenen Vorschlag und nahmen weitere Änderungen der Sektionsstruktur seit dem 37. ITF-Kongreß zur Kenntnis. Sie kamen überein, daß der Vorsitzende eines Regionalausschusses der Sektion, der kraft eines anderen Amtes Mitglied des Lenkungsausschusses ist, durch den Stellvertretenden Vorsitzenden aus derselben Region zu ersetzen sei.

Weiter einigten sie sich darauf, daß im Falle der formellen Einrichtung einer Arbeitsgruppe für das nicht im Fahrdienst tätige Personal die/der Vorsitzende der Arbeitsgruppe ebenfalls Mitglied des Lenkungsausschusses sein sollte.

5. Entschließungsanträge

Entschließungsanträge zu den Themen Straßengüterverkehrswirtschaft und Arbeitsbedingungen des Lkw-Fahrpersonals in Indien waren zur Beratung an die Sektion verwiesen worden.

Beide Entschließungsanträge wurden *einstimmig* zur Annahme durch den Kongreß *empfohlen* (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 11 und 12, Seite 103-105).

Ferner *empfohlen* die Delegierten der Sektion, den Entschließungsantrag zum Thema Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft im Rahmen der Plenardebatte zu unterstützen (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 6, Seite 99).

39. ITF-KONGRESS

6. Arbeitsprogramm 1998-2002

Das Arbeitsprogramm wurde mit folgenden Änderungen und Ergänzungen *verabschiedet*:

Neuer Wortlaut, Punkt 6:

“Maßnahmen in Reaktion auf die anhaltende Expansion multinationaler Betreiberunternehmen im Personen- und Güterverkehr sowie im Bereich der Paketdienste, einschließlich der Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten.”

Einfügen eines neuen Punkts 9:

“Untersuchung von Unfällen mit Verletzungsfolgen und Todesfällen beim Berufsfahrpersonal.”

Einfügen eines neuen Punkts 10:

“Maßnahmen für Arbeitnehmerinnen in der Straßenverkehrswirtschaft.”

Einfügen eines neuen Punkts 11:

“Organisierung nicht gewerkschaftlich organisierter Beschäftigter im informellen Sektor.”

7. Wahlen*

Sektionsvorsitzender: **Peter Baranowski** von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) wurde *einstimmig wiedergewählt*.

Stellvertretender Sektionsvorsitzender (Güterverkehr)

Eine Abstimmung durch Handzeichen brachte folgendes Ergebnis:

Hugo A. Moyano, Föderation der Beschäftigten im Straßentransport (Argentinien): 52 Stimmen

Roy Ramesh Chandra, Truck Chalok Sramik Federation (Bangladesch): 38 Stimmen

Hugo A. Moyano war somit *gewählt*.

Stellvertretender Sektionsvorsitzender (Personenverkehr)

Zur Wahl standen **Asbjørn Wahl**, Norwegische Gewerkschaft der Kommunalbediensteten, und **José Miguel Barrachina Alcaine**, FETCM-UGT (Spanien). Eine Abstimmung durch Handzeichen ergab eine Mehrheit für **Asbjørn Wahl**.

Asbjørn Wahl war somit *gewählt*.

Als Stimmzähler fungierten bei beiden Abstimmungen **R. Poletti** von der ‘F.O.’ Transportarbeiterföderation in Frankreich und **R. Charruau** von der Teamsters-Gewerkschaft in Kanada.

Vertreterin der Arbeitnehmerinnen in der Straßenverkehrswirtschaft

Janaina Fernandes von der brasilianischen Gewerkschaft CNTT wurde *einstimmig gewählt*.

8. Verschiedenes

Der Verband koreanischer Gewerkschaften der Beschäftigten im Taxigewerbe forderte für künftige Sitzungen mehr Dolmetschkabinen.

Es wurde vereinbart, daß die Gewerkschaft USTT aus Paraguay einen Textentwurf erarbeiten solle, in dem die angeschlossenen Gewerkschaften zur Unterstützung ihrer Kampagne gegen Korruption und überlange Arbeitszeiten aufgerufen würden.

Die Sektion würdigte die Verdienste des Stellvertretenden Generalsekretärs **Graham Brothers**, der vor dem nächsten Kongreß in den Ruhestand gehen werde.

P. Baranowski, Berichterstatter

*Zusätzlich zu den auf dem Kongreß gewählten Mitgliedern gehören dem Lenkungsausschuß der Sektion Straßentransport die folgenden Funktionsträger/innen an:

Vorsitzender Afrika: Farayi Makanda (Simbabwe)

Vorsitzender Asien/Pazifik (geschäftsführend): Roy Ramesh Chandra (Bangladesch)

(Vorsitzender Europa: Peter Baranowski (Bundesrepublik Deutschland))

(Vorsitzender Lateinamerika/Karibik: Hugo A. Moyano (Argentinien))

Vorsitzender Nordamerika (geschäftsführend): Richard Charruau (Kanada)

Vorsitzende/r, Arbeitsgruppe Taxigewerbe: z. Zt. nicht besetzt

Vorsitzende/r, Arbeitsgruppe Telematik: z. Zt. nicht besetzt

(Die in Klammern aufgeführten, gewählten Mitglieder sind nach deren Wahl durch die entsprechenden Stellvertretenden Vorsitzenden zu ersetzen.)

Sektion Binnenschifffahrt

Die Sektionskonferenz Binnenschifffahrt tagte am 2. November 1998.

1. Wahl des Berichterstatters

Der Sektionsvorsitzende A. Geeraerts wurde zum Berichterstatter ernannt.

2. Tätigkeitsbericht

Sechs Delegierte beteiligten sich an der Beratung. Unter anderem wurden die folgenden wichtigen Punkte angesprochen:

- Die zunehmende Tendenz zum Einsatz von Binnenschiffen unter Billigflaggen auf den großen Wasserstraßen in Europa und Lateinamerika gehe mit dem Abbau von Arbeitsplätzen sowie Verschlechterungen bei den Beschäftigungsbedingungen und Sozialleistungen einher. Diese Entwicklungen machten eine Reaktion der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften erforderlich.
- Obwohl der umweltschonende Charakter der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger allgemein anerkannt sei, schlage sich dies nicht in einer Zunahme des Verkehrsaufkommens nieder. Eine Ausnahme bilde lediglich Brasilien, wo ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen sei.
- Die Reedereien machten sich politische Veränderungen zunutze, um nicht im Flaggenland wohnhafte Besatzungen aus Niedriglohnländern einzustellen. Dies laufe den Interessen der traditionellen Besatzungen ebenso zuwider wie den Wünschen der Gewerkschaften in den Herkunftsländern der Besatzungen.
- Die Gewerkschaften setzten sich unermüdlich dafür ein, eine weitere Absenkung der Besatzungsstärken zu verhindern.

3. Richtlinien für die Tätigkeit der Sektion und 4. Solidarität mobilisieren

Die Delegierten nahmen zur Kenntnis, daß in der Zeit zwischen dem 37. und dem 39. Kongreß wegen der knapp bemessenen Ressourcen keine Sitzung der Sektion als ganzer stattgefunden habe. Die Tätigkeit habe sich im wesentlichen auf die Regionen Europa und Lateinamerika beschränkt.

Die Anwesenden drängten jedoch darauf, in der Zeit zwischen dem 39. und dem 40. Kongreß eine weltweite ITF-Sitzung einzuberufen, damit die Mitglieder der Sektion Gelegenheit zu einer gemeinsamen Beratung über wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen hätten.

Die Delegierten appellierten daher an den Vorstand, die Mittel für eine solche Sitzung bereitzustellen.

5. Entschließungsanträge

Es waren keine Entschließungsanträge zur Beratung an die Sektion verwiesen worden.

6. Arbeitsprogramm 1998-2002

Der in der Konferenzvorlage unterbreitete Entwurf wurde mit folgender Änderung *angenommen*:

Neuer Wortlaut, Punkt 4:

“Normen zur Sicherheit im Verkehr hinsichtlich der Mindestbesatzung und der Arbeitszeit”

7. Wahlen

Sektionsvorsitzender: **Alfons Geeraerts** von der belgischen Gewerkschaft BTB wurde *einstimmig wiedergewählt*.

Stellvertretende Sektionsvorsitzende: **Juan Carlos Pucci** vom argentinischen Partikuliersverband und **P. M. Mohammed Haneef** von der indischen Gewerkschaft Ernakulam District Waterways Employees' Association wurden *einstimmig gewählt*.

Vertreterin der Arbeitnehmerinnen in der Binnenschifffahrt

Juliet I. Ashibougwu von der Maritime Workers' Union of Nigeria wurde *einstimmig gewählt*.

8. Verschiedenes

Der Sektionsvorsitzende dankte den Delegierten für das ihm erwiesene Vertrauen. Die Delegierten dankten dem Stellvertretenden Generalsekretär Graham Brothers für seine verdienstvolle Tätigkeit im Interesse der Sektion und sprachen ihm ihre besten Wünsche für seinen Ruhestand aus.

A. Geeraerts, *Berichterstatter*

Hafenarbeitersektion

Die Sektionskonferenz der Hafenarbeiter fand am 31. Oktober 1998 statt.

1. Wahl des Berichterstatters

Der Stellvertretende Sektionsvorsitzende J. Coombs wurde zum Berichterstatter ernannt.

2. Tätigkeitsbericht

An der Diskussion über den Bericht beteiligten sich 19 Delegierte. Erörtert wurden unter anderem die folgenden Themen:

- Ratifizierung der IAO-Übereinkommen 137 und 152
- die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften innerhalb der Regionen
- die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen Hafenarbeiter- und Seeleutesektion, um die Staaten nach deutschem und chilenischem Vorbild zur Aufnahme von Ladungsumschlagsklauseln in die für ihre unter Nationalflagge betriebenen Schiffe geltenden Verträge zu bewegen
- die Lage im Hafen von Colombo (Sri Lanka) und die Notwendigkeit einer Intensivierung internationaler Solidaritätsaktionen angesichts der fast vollständigen Handlungsunfähigkeit der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft in Sri Lanka

- der Schulterschuß zwischen Arbeitgebern und Regierungen mit dem Ziel, Löhne und Arbeitsbedingungen zu verschlechtern, und die Notwendigkeit, den Widerstand der ITF dagegen zu intensivieren
- der Hafentarbeiterkonflikt in Australien und die von der ITF organisierte internationale Solidarität, die zum erfolgreichen Ausgang des Disputs beigetragen hatte
- die Probleme nigerianischer Hafentarbeiter, denen das Laden und Löschen von Fischtrawlern untersagt ist
- die Bereitschaft der Weltbank, mehr Gelder für die Schulung hauptamtlicher Gewerkschaftsmitarbeiter/innen zur Verfügung zu stellen und sich mit sozialen Problemen zu befassen
- die unter Beteiligung der ITF zustandegekommene Vereinbarung zwischen dem Vervoersbond FNV (Niederlande) und der ILA (USA) über einen Ausbau ihrer Zusammenarbeit
- die Notwendigkeit eines sicheren Arbeitsumfelds in Container- und anderen Terminals.

Mit Bezug auf die Vorlage zur Prüfung der praktischen Umsetzung der in Miami verabschiedeten Entschlüsse wiederholte Sektionssekretär K. Marges seine per Rundschreiben an die angeschlossenen Gewerkschaften ergangene Bitte um Einsendung der Namen von Schiffen, die sich an Maßnahmen zur Zerschlagung der Gewerkschaften beteiligten, damit sie auf eine Liste von Zielscheiben für Maßnahmen gesetzt werden können.

Das Dokument wurde *einstimmig gebilligt* und *verabschiedet*.

3. Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Richtlinien für die Tätigkeit der ITF-Sektionen

Der im Anhang zum Sachstandsbericht enthaltene Vorschlag hinsichtlich Struktur, Sitzungskalender und Zusammensetzung des Lenkungsausschusses der Sektion wurde zur Kenntnis genommen und das Dokument *einstimmig gebilligt* und *verabschiedet*.

4. Solidarität mobilisieren

Die Delegierten berichteten über das Ergebnis von Solidaritätsaktionen in ihren Ländern und betonten die Notwendigkeit der Prüfung neuer Formen der gegenseitigen solidarischen Unterstützung zwischen den Hafentarbeitern und anderen Sektionen sowie der Förderung des Informationsaustausches zwischen der Hafentarbeiter- und der Seeleutesektion.

Das Dokument wurde *einstimmig gebilligt* und *verabschiedet*.

5. Entschließungsanträge

Der Entschließungsantrag zur Hafentarbeitersektion wurde von den Delegierten mit den im folgenden aufgeführten Änderungen *einstimmig gebilligt* und *verabschiedet* (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongress verabschiedete Entschlüsse - Nr. 13, Seite 105):

Neuer Wortlaut, Unterpunkt ii): "ein supranationales soziales Rahmenwerk zur Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, einschließlich der Sicherheit des Arbeitsumfelds, geschaffen werden muß, wann und wo immer die Gewerkschaften dies für angemessen ansehen;"

Neuer Wortlaut, Unterpunkt iii): "angeschlossene Gewerkschaften in Situationen, in denen gemeinsam und nachdrücklich gegen die Abschaffung öffentlicher Dienstleistungen Position

39. ITF-KONGRESS

bezogen werden muß, zu unterstützen sind;”

Neuer Wortlaut, Unterpunkt v): “die ablehnende Haltung der Gewerkschaften gegenüber den politischen Strategien aller Arbeitgeber und staatlicher Stellen bekräftigt werden muß, soweit sie nicht auf unsere Forderungen eingehen.”

Die Konferenzteilnehmer/innen *billigten und verabschiedeten* ferner den Dringlichkeitsantrag der der ITF angeschlossenen chilenischen Hafentarbeitergewerkschaften über chilenische Hafentarbeiter (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 14, Seite 106).

6. Arbeitsprogramm 1998-2002

Die Delegierten schlugen vor, daß die ITF eine größere Zahl für die Hafentarbeitersektion relevanter Berichte sowie eine speziell an Seeleute und Hafentarbeiter gerichtete Veröffentlichung herausgeben sollte, um den Informationsfluß zwischen den Sektionen zu verbessern. Mehrere Delegierte hoben hervor, daß mehr Gewerkschaften zum Beitritt zur ITF bewegt werden müßten. Zahlreiche Delegierte nahmen Bezug auf die knapp bemessenen finanziellen und personellen Ressourcen der Sektion. In einem Antrag zur Geschäftsordnung forderte B. Tampoe (Sri Lanka) eine Eingabe an den ITF-Vorstand, die Personalausstattung im Sekretariat aufzustocken. ITF-Generalsekretär David Cockroft erläuterte daraufhin den Finanzierungsmechanismus der Sektion und betonte, daß man die Personalerfordernisse der Hafentarbeitersektion, wie im Papier “Von Oslo nach Delhi” erwähnt, wohlwollend prüfen werde.

Die Vorlage wurde anschließend *einstimmig gebilligt und verabschiedet*.

7. Wahlen

Sektionsvorsitzender: **John Bowers** von der US-amerikanischen Gewerkschaft ILA wurde *einstimmig wiedergewählt*.

1. Stellvertretender Sektionsvorsitzender: **John Coombs** von der australischen Gewerkschaft MUA wurde *einstimmig wiedergewählt*.

2. Stellvertretender Vorsitzender: **Bob Baete** von der belgischen Gewerkschaft BTB wurde *einstimmig gewählt*.

Die Wahl der folgenden Stellvertretenden Sektionsvorsitzenden wurde *einstimmig bestätigt*:

Afrika: Juma Khamis Mbarak (Kenia)
Asien/Pazifik: Manohar Kotwal (Indien)
Europa: Knud Hansen (Dänemark)

Lateinamerika/Karibik: Mayo Uruguai
Machado Fernandes (Brasilien)
Nordamerika: Brian McWilliams (USA)

Die folgenden Delegierten wurden *einstimmig* in den Lenkungsausschuß *gewählt*:

Jorge Cocchia (Argentinien)
Manfred Rosenberg (Bundesrepublik Deutschland)
Graham Stevenson (Großbritannien)
Carvil Duncan (Guyana)
Parbati Das (Indien)
Hiroyuki Nakao (Japan)
Tom Dufresne (Kanada)

Terry Ryan (Neuseeland)
Uzoije Ukamunna (Nigeria)
Antonio Mariano (Portugal)
Gheorghe Caraiani (Rumänien)
Thulani Dlamini (Südafrika)
Gerald Owens (USA)

Verbindungsbeauftragte für Frauenfragen der Hafendarbeitersektion
In einer Abstimmung nach Mitgliedschaft unter allen angeschlossenen Hafendarbeitergewerkschaften wurde **Myriam Chaffart** von der belgischen Gewerkschaft CVD *gewählt*.

Als Stimmzähler fungierten D. Maher (Großbritannien) und M. Doleman (Australien).

8. Verschiedenes

Überprüfung der Billigflaggenkampagne - "Von Oslo nach Delhi"

Der Sektionssekretär lenkte die Aufmerksamkeit der Delegierten auf die Änderungen im Achten Kapitel des Dokuments, die auf Antrag der europäischen Hafendarbeitergewerkschaften vorgenommen worden seien und vorsähen, daß die Hafendarbeitergewerkschaften nun Schulungen über hafenspezifische Themen und die Billigflaggenkampagne in Anspruch nehmen könnten.

Mehrere Teilnehmer/innen verwiesen ferner auf die Bedeutung der solidarischen Unterstützung zwischen Hafendarbeitern und Seeleuten und betonten, daß es sich dabei um eine gleichberechtigte Partnerschaft handeln sollte.

Die Vorlage wurde anschließend *einstimmig gebilligt* und *verabschiedet*.

J. Coombs, Berichterstatter

Seeleutesektion

Die Sektionskonferenz der Seeleute fand am 30. Oktober 1998 statt.

Vorsitzender: J. Fay (USA)
Stellvertretender Vorsitzender: F. Ross (Australien)
Stellvertretender Generalsekretär: A. M. Dickinson
Sekretär: J.-Y. Legouas
Stellvertretender Sekretär: J. Whitlow

Die Delegierten wurden davon unterrichtet, daß der Generalsekretär der National Union of Seafarers of India (NUSI), Leo Barnes, wegen einer Erkrankung nicht an der Sitzung teilnehmen konnte. Sie baten das Sekretariat, ihm ihre besten Wünsche für eine rasche Genesung zu übermitteln.

Die Delegierten erhoben sich zu einer Schweigeminute im Andenken an alle Kolleginnen und Kollegen, die seit dem letzten Kongreß verstorben waren. Insbesondere gedachten sie der Kollegen K. Mols Sørensen und Bruno de Bonis.

1. Wahl des Berichterstatters

V. Samant (Indien) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Stellvertretende Generalsekretär merkte an, daß E. Chagas (Portugal) Mitglied der Gewerkschaft FSM und nicht der SMMCM sei.

39. ITF-KONGRESS

Tselentis wies darauf hin, daß Zahl und Umfang von Billigflaggenregistern während des Berichtszeitraumes stark zugenommen hätten, was zu Ausflaggungen aus nationalen Schiffsregistern und damit einhergehend zum Verlust einer großen Zahl von Arbeitsplätzen für einheimische Seeleute führe.

Der Stellvertretende Generalsekretär berichtete auf Bitten Pangs über die Aktivitäten und Erfolge der *Global Mariner*, die in den ersten vier Monaten ihrer Fahrt mehr als 100.000 Besucher an Bord begrüßen konnte.

Der Tätigkeitsbericht wurde anschließend *angenommen*.

3. Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Richtlinien für die Tätigkeit der ITF-Sektionen

Die Konferenzteilnehmer/innen nahmen den Sachstandsbericht und die in dem dazugehörigen Anhang enthaltenen Richtlinien zur Kenntnis.

4. Solidarität mobilisieren

Der Generalsekretär brachte das Papier "Solidarität mobilisieren" ein, das von den Delegierten zur Kenntnis genommen wurde.

5. Überprüfung der Billigflaggenkampagne - "Von Oslo nach Delhi"

Nach einer Diskussion, an der sich Nelin, Pang, Tselentis, Iqbal, Castro, Abrahamsson, Sackoh, Oca, Iijima, Panjri, Mungroo und Au beteiligten, wurde die Vorlage *einstimmig gebilligt und verabschiedet*.

6. Entschließungsanträge

Der Entschließungsantrag zur Beibehaltung der IAO-Mechanismen im Hinblick auf den maritimen Sektor wurde *einstimmig angenommen* (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 15, Seite 107).

Der Entschließungsantrag zur Kabotage in der Schifffahrtswirtschaft wurde nach Streichung des Passus "sowie der Kollektivvertrag/die Kollektivverträge des Gastgeberlandes/der Gastgeberländer" in Absatz 7 *angenommen* (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 16, Seite 107).

Der Entschließungsantrag zum Seeleutenachwuchs wurde umformuliert und anschließend *angenommen* (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 17, Seite 108).

Der Entschließungsantrag über Abwehrmaßnahmen gegen Arbeitslosigkeit unter qualifizierten Seeleuten in Besatzungen bereitstellenden Ländern, wurde *nicht angenommen*.

Der Entschließungsantrag zur Bereitstellung eines größeren Anteils der Mittel aus dem ITF-Wohlfahrtsfonds zur Lösung der Probleme der Seeleute aus dem Gebiet der ehemaligen UdSSR wurde *nicht angenommen*.

Der Entschließungsantrag zu Billigflaggen wurde nach einer Änderung des zweiten Unterpunkts in

Abs. 5 *angenommen* (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 18, Seite 108). Der geänderte Abschnitt lautet nunmehr wie folgt: "die politische Kampagne der ITF im Rahmen der Internationalen Seeschiffsorganisation fortzuführen, um letztendlich die Verabschiedung eines verbindlichen Instruments über die Schiffsregistrierungsbedingungen zu erwirken, und sich zwischenzeitlich aktiv für weitere Maßnahmen einzusetzen, die dem Erreichen dieses Ziels dienen". Ferner wurde im letzten Unterpunkt von Abs. 5 "Boykott von" durch "Aktionstag gegen" ersetzt.

Die Delegierten befaßten sich mit einer vom Planungsausschuß verabschiedeten Entschließung über Mannschaftsdienstgrade. In der anschließenden Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß sich die Beschäftigungsmöglichkeiten für Mannschaftsdienstgrade aus Industrienationen verschlechtert und nun einen kritischen Punkt erreicht hätten. Dies sei unter anderem auf zunehmende Ausflaggingen, die Einrichtung internationaler Schiffsregister und den Einsatz neuer Technologien zurückzuführen. Die Konferenzteilnehmer/innen bestätigten den Beschluß des Planungsausschusses, eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe einzurichten. Sie sollte mit der Erarbeitung einer ITF-Politik im Hinblick auf die rückläufigen Beschäftigungsmöglichkeiten für Mannschaftsdienstgrade aus Industrienationen betraut werden. Ferner forderten die Delegierten die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den Ländern, aus denen das Gros der Arbeitskräfte stammt, sowie die Offiziere aus traditionellen Schiffsnationen auf, Mannschaftsdienstgrade aus Industrieländern zu unterstützen. Anschließend wurden die Delegierten über den aktuellen Konflikt zwischen der britischen Gewerkschaft RMT und P&O/Nedlloyd wegen der Einstellung von Arbeitskräften aus der Dritten Welt anstelle von 330 britischen und neuseeländischen Mannschaftsdienstgraden informiert. Damit seien die letzten Arbeitsplätze für britische Mannschaftsdienstgrade in der Hochseeschifffahrt verschwunden. Die Delegierten sagten der RMT nachhaltige Unterstützung zu und versicherten, daß sie alle erdenklichen Solidaritätsmaßnahmen ergreifen würden, falls die laufenden Verhandlungen nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis führen sollten.

Eine Dringlichkeitsentschließung gegen den Vorschlag für ein chilenisches Zweitregister wurde nach Überarbeitung des Textes *angenommen* (vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschließungen - Nr. 19, Seite 109).

7. Arbeitsprogramm 1998-2002

Das Arbeitsprogramm wurde *verabschiedet*.

8. Wahlen*

Der Vorschlag des Generalsekretärs zur Schaffung der Position einer/eines 2. Stellvertretenden Vorsitzenden wurde einstimmig angenommen. Die folgenden Funktionsträger/innen wurden so- dann *per Akklamation gewählt*:

Vorsitzender: **John Fay** (USA)

1. Stellvertretender Vorsitzender: **Brian Orrell** (Großbritannien)

2. Stellvertretender Vorsitzender: **Thomas Tay** (Singapur)

Frauenvertreterin: **Anne-Beth Skrede** (Norwegen)

Stellvertretender Vorsitzender Nordamerika: René Lioeanjie (USA)

Die Konferenzteilnehmer/innen *bestätigten* ferner die Wahl der folgenden Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion:

Stellvertretender Vorsitzender Afrika: Abraham H. Chande, Tansania (Vorsitzender des ASRC)

39. ITF-KONGRESS

Stellvertretender Vorsitzender Asien/Pazifik: Shoshiro Nakanishi, Japan (Vorsitzender des APSRC)
Stellvertretender Vorsitzender Europa: Agis Tselentis, Griechenland (Vorsitzender des ESRC)
Stellvertretender Vorsitzender Lateinamerika/Karibik: Rafael Grigera, Argentinien (Vorsitzender des LACSRC)

9. Verschiedenes

Den Delegierten wurde ein Bericht über die Verhaftung der Besatzung der unter zypriotischer Flagge fahrenden *MS Kleovolous of Rhodes* wegen mutmaßlichen Drogenhandels vorgelegt. Panjri (Pakistan) informierte die Konferenzteilnehmer/innen ferner über die Verhaftung der gesamten pakistanischen Besatzung des unter kuwaitischer Flagge fahrenden UASC-Schiffs *Ibn Hazam* in Rio de Janeiro (Brasilien), weil sie angeblich einen Dieb an Bord des Schiffes zusammengeschlagen habe. Die Delegierten *beschlossen*, daß die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften alles in ihrer Macht stehende unternehmen sollten, um Verhaftungen aufgrund unbewiesener Vorwürfe zu unterbinden und eine Freilassung der festgenommenen Seeleute zu erreichen, da es keine stichhaltigen Gründe für ihre fortgesetzte Inhaftierung gebe.

Auf Wunsch Asamoahs (Ghana) gab der Sektionssekretär einen Bericht über die Fortschritte bei der auf der diesjährigen Regionalkonferenz für Afrika in Nairobi beschlossenen Förderung von Berufsausbildungsmöglichkeiten für afrikanische Seeleute ab. Man habe eine Reihe von Bildungszentren für Seeleute in Afrika identifiziert, mit denen man zu gegebener Zeit in Abstimmung mit der ITF-Beauftragten für die Bildungsarbeit einen Dialog aufnehmen werde.

V. Samant, Berichterstatter

* Dem Sektionsausschuß der Seeleute gehören ferner die folgenden weiteren Mitglieder an:

Afrika

Adel M. El-Sobaihy (Ägypten), Stellvertretender Vorsitzender des ASRC

Stephen K. Yalley (Ghana), Stellvertretender Vorsitzender des ASRC

Asien/Pazifik

Dave Morgan (Neuseeland), Stellvertretender Vorsitzender des APSRC

Gregorio S. Oca (Philippinen), Stellvertretender Vorsitzender des APSRC

Europa

Dieter Benze (Bundesrepublik Deutschland), Stellvertretender Vorsitzender des ESRC

Jacek Cegielski (Polen), Stellvertretender Vorsitzender des ESRC

Berater

Remo di Fiore (Italien), Vizepräsident der Sektion Seeverkehr des FST

Tomas Abrahamsson (Schweden), Stellvertretender Vorsitzender des paritätischen Ausschusses für Seeverkehr

Lateinamerika

J. Galleguillos (Chile), Stellvertretender Vorsitzender des LACSRC

Alfredo Antonio Rodríguez Fritz (Mexiko), Stellvertretender Vorsitzender des LACSRC

Gemeinsame Konferenz der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion

Die gemeinsame Konferenz der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion tagte am 2. November 1998.

Alternierender Vorsitz: J. Fay (USA) und J. Coombs (Australien)

Stellvertretender Generalsekretär: A. M. Dickinson

Sekretär, Seeleutesektion: J.-Y. Legouas

Sekretär, Hafentarbeitersektion: K. Marges

Stellvertretende Sekretäre: S. Cotton, Sonderabteilung der Seeleute, und J. Whitlow, Seeleutesektion

1. Wahl des Berichtstatters

M. Doleman (Australien) wurde als Berichtstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Tannock und Coombs unterrichteten die Delegierten über den erfolgreichen Ausgang des Arbeitskonflikts zwischen der australischen Gewerkschaft MUA einerseits und der australischen Regierung, Patrick Stevedores und dem australischen Bauernverband NFU andererseits. Der Sieg sei der Entschlossenheit und der Überzeugung der entlassenen Hafentarbeiter, der Unterstützung der australischen Gewerkschaftsbewegung und der Öffentlichkeit sowie den Solidaritätsmaßnahmen seitens der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften zu verdanken. Der Generalsekretär und Nakao berichteten über den anhaltenden Konflikt zwischen den japanischen Hafentarbeitergewerkschaften und der US-amerikanischen Bundesschiffahrtskommission (FMC), die die Gewerkschaften unter Druck setze, einer weitreichenden Deregulierung der Arbeitspraktiken in den japanischen Häfen zuzustimmen.

Der Tätigkeitsbericht wurde anschließend *angenommen*.

3. Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Richtlinien für die Tätigkeit der ITF-Sektionen

Im Anschluß an eine Beratung über die Themen Verkehrsbeschäftigte und Aids, junge Arbeitnehmer/-innen und Bereitstellung von Sprachendiensten für die angeschlossenen Gewerkschaften nahmen die Delegierten den Sachstandsbericht und die dazugehörigen Richtlinien zur Kenntnis.

4. Solidarität mobilisieren

Der Stellvertretende Generalsekretär brachte die Vorlage "Solidarität mobilisieren" ein.

Im Anschluß an eine Beratung mit Beiträgen von Benze, Nakanishi, Filho und dem Stellvertretenden Generalsekretär nahmen die Delegierten das Papier zur Kenntnis.

5. Überprüfung der Billigflaggenkampagne - "Von Oslo nach Delhi"

Die diesbezügliche Vorlage wurde von den Delegierten *einstimmig bestätigt* und *angenommen*.

6. Entschließungsanträge

Die Delegierten *bestätigten* den Beschluß der Sektionskonferenz der Seeleute, den Entschließungsantrag zur Bereitstellung eines größeren Anteils der Mittel aus dem ITF-Wohlfahrtsfonds zur Lösung der Probleme der Seeleute aus dem Gebiet der ehemaligen UdSSR *abzulehnen*.

39. ITF-KONGRESS

Der Entschließungsantrag über Billigflaggen wurde *angenommen*, nachdem der letzte Unterpunkt in Abs. 5 wie folgt abgeändert worden war: "eine geeignete weltweite Aktion gegen Billigflaggenschiffe zu organisieren, deren Zeitpunkt von den zuständigen Entscheidungsgremien für die ITF-Kampagne festzulegen ist." (Vergl. Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschlüsse - Nr. 18, Seite 108.)

7. Arbeitsprogramm 1998-2002

Das Arbeitsprogramm wurde *verabschiedet*.

8. Wahlen

Fair-Practices-Ausschuß

Die Delegierten *folgten* dem Vorschlag des Sekretariats zur Zusammensetzung des FPC, darunter auch dem Vorschlag, das die/der Vorsitzende, die/der 1. Stellvertretende Vorsitzende sowie die/der 2. Stellvertretende Vorsitzende der Seeleute- ebenso wie der Hafentarbeitersektion dem FPC kraft ihres Amtes angehören sollten. Dem Ausschuß gehören die folgenden Mitglieder an:

Land	Seeleute	Hafentarbeiter
Ägypten	<i>unbesetzt</i>	
Argentinien	M. Castro	J. Cocchia
Australien	F. Ross	J. Coombs (1. Stellvertretender Vorsitzender)
		<i>unbesetzt</i>
Bangladesch	S. M. Shafiqur Rahman	
Belgien	B. Dielis	B. Baete (2. Stellvertretender Vorsitzender)
		M. Chaffart
Brasilien	S. A. Filho	M. Uruguaio
Bundesrepublik Deutschland	D. Benze	M. Rosenberg
Chile	P. Bascuñan	M. Oses Lorca
Dänemark	P. Funch	H. Nielsen
Estland	I. Donovan	
Finnland	P. Terävänen	J. Koivunen
Frankreich	D. Adalberon	J.-P. Le Port
Ghana	S. K. Yalley	K. Asamoah
Griechenland	J. Halas	<i>unbesetzt</i>
Großbritannien	B. Orrell (1. Stellvertretender Vorsitzender)	G. Stevenson
	A. Santamera	
Guyana	C. Duncan	
Hongkong	Ting Kam Yuen	
Indien	L. Barnes	M. Kotwal
Indonesien	A. Soemadji	<i>unbesetzt</i>
Italien	R. di Fiore	G. Maggi
Jamaika		A. St. Clair
Japan	S. Nakanishi	H. Nakao
Kanada	M. Desjardins	T. Dufresne
Kenia		J. K. Mbarak
Kongo	<i>unbesetzt</i>	<i>unbesetzt</i>
Korea	Kwon Eul Ryong	Oh Moon Hwan

Land	Seeleute	Hafenarbeiter
Kroatien	B. Berlan	<i>unbesetzt</i>
Lettland	I. Pawlow	A. Holodnuks
Litauen		V. Bendoraitis
Malaysia		A. Balasubramaniam
Malta		<i>unbesetzt</i>
Marokko		<i>unbesetzt</i>
Mexiko	A. A. R. Fritz	
Montenegro	<i>unbesetzt</i>	
Neuseeland	D. Morgan	T. Ryan
Niederlande	J. Vriesen	N. Stam
Nigeria	J. K. Ozorewor	S. Pepple
Norwegen	A. Hansen	P. Østvold
Pakistan	A. Panjri	Ch. M. A. Khan
Panama		L. Amaya
Philippinen	G. S. Oca	R. S. Oca
Polen	J. Cegielski	K. Szymichowski
Portugal	A. Delgado	A. Mariano
Rumänien	<i>unbesetzt</i>	P. Costel
Rußland	V. Schirotschenkow	A. Schepel
Schweden	T. Abrahamsson	H. Wahlström
Schweiz	H. Baumgartner	
Sierra Leone	<i>unbesetzt</i>	
Singapur	T. Tay (2. Stellvertretender Vorsitzender)	Tan Hoon Kiang
	Leow Ching Chuan	
Slowenien	K. Filipcic	
Spanien	M. D. Segade	P. Muñoz
Sri Lanka		B. Tampoe
Südafrika	<i>unbesetzt</i>	R. Howard
Südpazifik (Tuvalu/Kiribati, Papua-Neuguinea)	T. Kaiteie / V. Valo (alternierend)	A. Rawali
Taiwan	Chang Kai-Feng	Shih Yung-Lin
Tansania	A. H. Chande	M. H. Missanga
Trinidad		F. Mungroo
Türkei	<i>unbesetzt</i>	<i>unbesetzt</i>
Ukraine	Y. Izotow	V. Zubkow
USA	J. Fay (Vorsitzender)	J. Bowers (Vorsitzender)
	M. R. McKay	B. McWilliams
Zypern		P. Stavrou

Lenkungsgruppe des Fair-Practices-Ausschusses

Die Delegierten nahmen zur Kenntnis, daß die Zahl der Mitglieder, die der Lenkungsgruppe kraft ihres Amtes angehören, angesichts der Wahl je einer/eines 2. Stellvertretenden Vorsitzenden der Seeleute- und der Hafenarbeitersektion auf 16 gestiegen sei, und folgten dem Vorschlag des Sekretariats, die Zahl der gewählten Positionen in der Lenkungsgruppe durch Einrichtung je eines zusätzlichen Sitzes für Asien und den pazifischen Raum bzw. Europa von 11 auf 13 anzuheben.

39. ITF-KONGRESS

Bei einer Abstimmung nach Mitgliedschaft unter den angeschlossenen europäischen Gewerkschaften in der Seeleute- und der Hafendarbeitersektion erhielt Branko Berlan (Kroatien) 229.238 Stimmen, Aleksejs Holodnuks (Lettland) erhielt 141.819 Stimmen und Wladimir Schirotschenkow (Rußland) erhielt 313.348 Stimmen. Die beiden für Mittel- und Osteuropa bereitstehenden Sitze in der Lenkungsgruppe werden somit mit **Wladimir Schirotschenkow** und **Branko Berlan** besetzt.

Der Lenkungsgruppe des Fair-Practices-Ausschusses gehören die folgenden Mitglieder an:

Mitglieder von Amts wegen

John Fay (USA)	Vorsitzender, Seeleutesektion
John Bowers (USA)	Vorsitzender, Hafendarbeitersektion
Brian Orrell (Großbritannien)	1. Stellvertretender Vorsitzender, Seeleutesektion
John Coombs (Australien)	1. Stellvertretender Vorsitzender, Hafendarbeitersektion
Thomas Tay (Singapur)	2. Stellvertretender Vorsitzender, Seeleutesektion
Bob Baete (Belgien)	2. Stellvertretender Vorsitzender, Hafendarbeitersektion
Abraham H. Chande (Tansania)	Stellvertretender Vorsitzender Afrika, Seeleutesektion
Juma Khamis Mbarak (Kenia)	Afrika, Hafendarbeitersektion
Shoshiro Nakanishi (Japan)	Stellvertretender Vorsitzender Asien/Pazifik, Seeleutesektion
Manohar Kotwal (Indien)	Asien/Pazifik, Hafendarbeitersektion
Agis Tselentis (Griechenland)	Stellvertretender Vorsitzender Europa, Seeleutesektion
Knud Hansen (Dänemark)	Europa, Hafendarbeitersektion
Rafael Grigera (Argentinien)	Stellvertretender Vorsitzender Lateinamerika/Karibik, Seeleutesektion
Mayo Uruguai Machado Fernandes (Brasilien)	Lateinamerika/Karibik, Hafendarbeitersektion
René Lioeanjie (USA)	Stellvertretender Vorsitzender Nordamerika, Seeleutesektion
Brian McWilliams (USA)	Nordamerika, Hafendarbeitersektion

Gewählte Mitglieder

Afrika: Randall Howard (Südafrika)
Asien/Pazifik: Ting Kam Yuen (Hongkong), Leo Barnes (Indien), Oh Moon Hwan (Korea), Greg Oca (Philippinen)
Europa: Manfred Rosenberg (Bundesrepublik Deutschland), Remo di Fiore (Italien), Branko Berlan (Kroatien), Niek Stam (Niederlande), Wladimir Schirotschenkow (Rußland), Tomas Abrahamsson (Schweden)
Lateinamerika und die Karibik: Pedro Bascuñan (Chile)
Nordamerika: James Hopkins (USA)

9. Verschiedenes

Es lagen keine Anträge zu diesem Tagesordnungspunkt vor.

M. Doleman, Berichtstatter

Sektion Fischereiwirtschaft

Die Konferenz der Sektion Fischereiwirtschaft fand am 31. Oktober 1998 statt.

Vorsitzender: Ó. Jacobsen (Färöer-Inseln)

Stellvertretender Vorsitzender: V. Zyrianow (Rußland)

Sektionssekretär: A. M. Dickinson (Stellvertretender Generalsekretär)

Stellvertretender Sektionssekretär: J. Whitlow

Während einer Schweigeminute gedachten die Delegierten aller seit dem letzten Kongreß verstorbenen Kolleginnen und Kollegen, insbesondere Jan Skrede, der auf dem Kongreß in Genf 1994 zum Stellvertretenden Sektionsvorsitzenden gewählt worden war.

1. Wahl des Berichterstatters

A.-B. Skrede (Norwegen) wurde zur Berichterstatterin gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Es kam zu einer längeren Diskussion über zahlreiche Aspekte des Tätigkeitsberichts. Vor allem die zunehmenden Aktivitäten innerhalb der Sektion fanden positive Erwähnung. Besonders hingewiesen wurde dabei auf die Billigflaggenkampagne der Sektion Fischereiwirtschaft. Es wurde *vereinbart*, den Lenkungsausschuß der Sektion zur Ausarbeitung einer Strategie für eine Zusammenarbeit mit dem World Forum of Fish Harvesters and Fishworkers (Weltforum für Fischer und Fischereibeschäftigte) sowie zur Entwicklung von Leitlinien für eine Zusammenarbeit mit Nicht-Regierungsorganisationen aufzufordern.

3. Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend - Richtlinien für die Tätigkeit der ITF-Sektionen

Die Konferenzteilnehmer/innen nahmen den Sachstandsbericht und die im dazugehörigen Anhang enthaltenen Richtlinien zur Kenntnis.

4. Solidarität mobilisieren

Der Stellvertretende Generalsekretär stellte das Papier "Solidarität mobilisieren" vor, das von den Delegierten anschließend zur Kenntnis genommen wurde.

5. Entschließungsanträge

Der Sektion lagen keine Entschließungsanträge vor.

6. Arbeitsprogramm 1998-2002

Die Konferenzteilnehmer/innen *verabschiedeten* das um die folgenden Punkte ergänzte Arbeitsprogramm:

- Werbung für die Ratifizierung des IMO-Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst in der Fischereiwirtschaft (STCW-F) sowie des Protokolls zum Übereinkommen von Torremolinos;
- Öko-Kennzeichnung;
- Prüfung der Möglichkeit einer ITF-Mitarbeit in der Nordatlantischen Fischereiorganisation
- Entwicklung einer Politik zur Förderung der beruflichen Gesundheit und Sicherheit von Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft.

39. ITF-KONGRESS

7. Wahlen

Die Delegierten *kamen überein*, daß im Lenkungsausschuß der Sektion die Zahl der europäischen Vertreter/innen auf fünf und die Zahl der Vertreter/innen für Asien und den pazifischen Raum auf vier erhöht werden sollte. Ferner *stimmten* sie dem Vorschlag zu, auf die Wahl einer/eines 1. Stellvertretenden Vorsitzenden zu verzichten und im Lenkungsausschuß zu gegebener Zeit über die Zusammensetzung weiterer Sektionsgremien zu beraten.

Die folgenden Funktionsträger/innen wurden *per Akklamation gewählt*:

Vorsitzender: **Óli Jacobsen** (Färöer-Inseln)

Stellvertretender Vorsitzender Afrika: Mohammed Sardy (Marokko)

Stellvertretender Vorsitzender Asien/Pazifik: Hiloyuki Kobori (Japan)

Stellvertretender Vorsitzender Europa: Peter Sand Mortensen (Dänemark)

Stellvertretender Vorsitzender Lateinamerika/Karibik: Luis Almonacid (Chile)

Stellvertretende/r Vorsitzende/r Nordamerika: z. Zt. nicht besetzt

Frauenvertreterin: **Anne-Beth Skrede** (Norwegen)

Die Delegierten wählten die folgenden zusätzlichen Mitglieder des Lenkungsausschusses:

Afrika: Moses W. Boye (Liberia)

Asien/Pazifik: P. M. Mohammed Haneef (Indien), Iskandar Ilahude (Indonesien),

Ko Kwang Jo (Korea)

Europa: Juri Schalonin (Rußland), Stellvertretender Vorsitzender des EFRC, M. Manuel Souto

(Spanien), Stellvertretender Vorsitzender des EFRC, Michel Claes (Belgien), Óskar Vigfússon (Island)

Lateinamerika/Karibik: Horacio Angriman (Argentinien), Luis Penteadó (Brasilien)

8. Verschiedenes

Die Konferenzteilnehmer/innen *verabschiedeten* eine politische Erklärung über die Kooperation zwischen Fischern bei Klein- oder Familienbetrieben und Fischern in der industriell betriebenen Fischerei (siehe weiter unten). Die isländischen Gewerkschaften stimmten zwar den allgemeinen Prinzipien der Erklärung und den Gründen für ihre Verabschiedung zu und erkannten auch den Stellenwert der Klein- und Familienbetriebe in der Fischereiwirtschaft in vielen Ländern an, sahen sich jedoch infolge rechtlicher und sozialer Erwägungen sowie aufgrund von Sicherheitsbedenken, die ausschließlich isländische Gewässer betreffen, außerstande, dem letzten Absatz zuzustimmen.

A.-B. Skrede, Berichterstatterin

Politische Erklärung

Kooperation zwischen Fischern bei Klein- oder Familienbetrieben und Fischern in der industriell betriebenen Fischerei

Die ITF-Sektionskonferenz Fischereiwirtschaft im Rahmen des 39. ITF-Kongresses vom 29. Oktober bis zum 5. November 1998 in Neu-Delhi

ERKENNT die Bedeutung von Klein- bzw. Familienbetrieben in der Fischereiwirtschaft, die eine beträchtliche Anzahl von Beschäftigungsmöglichkeiten bieten und in einigen Regionen zur Sicherung der Nahrungsmittelversorgung der örtlichen Bevölkerung in der Zukunft unverzichtbar sind;

ERKENNT des weiteren das Potential für das Auftreten von Konflikten zwischen Fischern bei Klein- oder Familienbetrieben und Fischern in der industriell betriebenen Fischerei, wenngleich die gemeinsamen Interessen und Anliegen der beiden Gruppen überwiegen;

ERKENNT ferner, daß die Folgen der Zerstörung von Küstengebieten und Überfischung Fischer bei Klein- bzw. Familienbetrieben und Fischer in der industriell betriebenen Fischerei gleichermaßen treffen;

HÄLT Konflikte zwischen Fischern bei Klein- bzw. Familienbetrieben und Fischern in der industriell betriebenen Fischerei nicht für wünschenswert und ist der Auffassung, daß eine friedliche Koexistenz beider Gruppen möglich sein sollte, wobei jede Gruppe die Interessen und Anliegen der jeweils anderen Gruppe im Geiste der gegenseitigen Solidarität respektiert;

HÄLT es darüber hinaus für unverzichtbar, daß Fischer bei Klein- bzw. Familienbetrieben und Fischer in der industriell betriebenen Fischerei sich gemeinsam für die nachhaltige und verantwortungsvolle Nutzung der lebenden Meeresressourcen und den Fortbestand der Fischerei als lohnendem Beruf einsetzen sollten;

NIMMT zur Kenntnis, daß die UN-Seerechtskonvention einen geeigneten Rahmen bietet, um Fischern bei Klein- bzw. Familienbetrieben auf Grundlage der Größe des Schiffes, der Antriebsmaschinen und des Fanggeräts ausschließliche territoriale Nutzungsrechte zuzuweisen;

NIMMT ebenfalls zur Kenntnis, daß nicht alle Küstenstaaten 12-Meilen-Zonen eingerichtet haben bzw. dazu in der Lage sind;

BESCHLIESST, daß die Hoheitsgewässer der Staaten (12-Meilen-Zonen) zur ausschließlichen Nutzung durch Fischer bei Klein- bzw. Familienbetrieben, die Staatsbürger des Küstenstaates sind und Schiffe mit einer Länge von weniger als 12 Metern und/oder weniger als 200 kW Antriebskraft benutzen, reserviert sein sollten. Soweit eine 12-Meilen-Zone nicht existiert, sollte statt dessen die vorhandene Grenze der Hoheitsgewässer gelten. Soweit allerdings in Küstenstaaten eine historische Tradition der Fischerei mit größeren Fangfahrzeugen innerhalb der 12-Meilen-Zonen besteht, sollten die betreffende Schiffe, soweit sie unter der Flagge des Küstenstaates fahren, auch weiterhin ihrer Fangtätigkeit nachgehen dürfen.

Sektion Zivilluftfahrt

Berichterstatter: George Ryde, TGWU (Großbritannien), Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt

Die Sektion kam am 30. Oktober 1998 zu einer Sitzung zusammen und überprüfte ihre Tätigkeit in den vergangenen vier Jahren. Die Teilnehmer/innen diskutierten über Schlüsselthemen und Prioritäten, so unter anderem über die Vorlage "Solidarität mobilisieren". Darüber hinaus genehmigten sie das Arbeitsprogramm für die nächsten vier Jahre und wählten einen neuen Sektionsausschuß.

Die Entstehung globaler Allianzen ist in der Wirtschaft nach wie vor von großer Tragweite. Sie birgt insbesondere die Gefahr von Arbeitsplatzverlusten in sich. Die Delegierten kamen überein, daß sich die Sektion weiterhin vorrangig um Koordinierung der Gewerkschaftsarbeit innerhalb der Allianzen bemühen müsse. Geplant sind regelmäßige Sitzungen der Gewerkschaften in den Allianzen

39. ITF-KONGRESS

und die Erarbeitung effizienter Systeme zum Informationsaustausch. Dazu zählt auch die Entwicklung einer Allianz-Webseite für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften.

In der Luftverkehrswirtschaft setzt sich der Trend zur Arbeitsflexibilisierung fort. Die Privatisierung der Flughäfen und Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste hatten weitreichende Folgen für die Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft. Mehrere Gewerkschaften berichteten über die Vergabe von Arbeiten in Bereichen wie Wartung, Buchhaltung und Reservierungen an externe Auftragsunternehmen. Die Fluggesellschaften richteten Personalstandorte im Ausland ein und lassen ihre Strecken von Billiganbietern bedienen. Die Delegierten äußerten ihre Besorgnis über die wachsende Zahl von Arbeitskräften mit befristeten Verträgen und Teilzeitbeschäftigten in allen Bereichen der Luftverkehrswirtschaft, was wiederum zu mehr Gelegenheitsarbeit und Arbeitsplatzunsicherheit führe. Es wurde vereinbart, daß die Sektion eine internationale Kampagne gegen die Arbeitsflexibilisierung starten werde. Eine Entscheidung über die Durchführung einer entsprechenden weltweiten ITF-Kampagne war bereits auf der Sektionskonferenz 1997 gefällt worden (siehe dazu auch den Änderungsantrag zum Entschließungsantrag an den Kongreß "Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft"). Die Sektion wird ferner mit einer Kampagne auf die wichtigen Sicherheitsfunktionen des Bodenpersonals hinweisen. Damit soll Unternehmen mit inakzeptablen Arbeitsnormen der Zugang zu dem Sektor verwehrt werden.

Die Liberalisierung internationaler Luftverkehrsabkommen hat zu "Preiskriegen" geführt und gefährdet die Existenz einer Reihe von Fluggesellschaften. Es wurde vereinbart, daß die ITF ihre Politik der "Fairneß im Luftraum statt Öffnung der Lufträume" fortsetzen solle. Darin ist festgehalten, daß alle Länder und ihre nationalen Fluggesellschaften das Recht auf eine Beteiligung am Wettbewerb in der Luftverkehrswirtschaft haben, gleichzeitig aber die Entstehung von Billigflaggen verhindert werden muß. Zu einer Politik der Fairneß im Luftraum gehört auch die Durchsetzung von Mindestrechten für die Beschäftigten. In diesem Zusammenhang bekräftigten die Sitzungsteilnehmer/innen ihre Unterstützung für den seit langem geführten Kampf der IAM gegen Alitalia (siehe weiter unten) und forderten eine faire Beilegung des Konflikts als Voraussetzung für die Unterzeichnung eines neuen internationalen Luftverkehrsabkommens zwischen Italien und den Vereinigten Staaten.

Die ITF hat ihre Mitarbeit an den internationalen Aufsichtsgremien wie ICAO und JAA, in denen Luftverkehrsvorschriften erarbeitet werden, intensiviert. Diese Vorschriften werden allerdings durch den starken internationalen Wettbewerbsdruck sowie den ständigen Kostensenkungsdruck zunehmend ausgehöhlt. Es wurde vereinbart, daß die ITF ihre Mitwirkung in den beiden Gremien fortsetzen und auch die Zusammenarbeit zwischen den nordamerikanischen und europäischen Gewerkschaften im Bemühen um die Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften in den beiden Regionen weiterhin koordinieren werde.

Die Sitzungsteilnehmer/innen wiesen darauf hin, daß wesentliche Elemente der Luftverkehrssicherheit, wie etwa die Flugsicherung, durch staatliche Sparmaßnahmen und die wirtschaftlichen Interessen der Fluggesellschaften gefährdet seien. Es wurde daher vereinbart, daß die ITF sich weiterhin um eine Einbindung der Fluglotsengewerkschaften in ihre Organisation bemühen werde. Die angeschlossenen Gewerkschaften wurden gebeten, dem Sekretariat Informationen über Gewerkschaften zukommen zu lassen, in denen Beschäftigte im Flugsicherungsbereich organisiert sind.

Die ITF hat kürzlich einen wichtigen Dialog mit den großen Flugzeugherstellern eingeleitet, um so

einen Beitrag zur Verbesserung der Kabinensicherheit zu leisten. Es wurde vereinbart, diese Zusammenarbeit fortzusetzen. Auch die einmal jährlich stattfindenden Sitzungen zum Thema Gesundheit und Sicherheit haben sich als sehr nützlich erwiesen und werden fortgeführt.

Die Sektion plant eine Reihe von Kampagnen zu speziellen Themen. Neben den bereits erwähnten Kampagnen zählen dazu neue Kampagnen gegen schwierige Fluggäste und für eine Reduzierung des Handgepäcks. Außerdem wird die laufende Kampagne gegen Sexismus in der Luftverkehrswirtschaft fortgesetzt.

Es wurde vereinbart, daß die Sektion den für sie reservierten Teil der ITF-Webseite verstärkt nutzen solle. So sollen den angeschlossenen Gewerkschaften über das Internet politische Strategiepapiere und Berichte über die Sektionstätigkeit zugänglich gemacht werden.

In den letzten vier Jahren gab es eine Reihe ernstzunehmender Arbeitskonflikte in der Luftverkehrswirtschaft. Zu internationaler Unterstützung durch die ITF kam es beispielsweise bei Arbeitskonflikten mit Aeromexico, Thai Airways, Air Afrique und Philippine Airlines. Die Schlagkraft internationaler Solidaritätsaktionen hat seit 1994 ständig zugenommen. In dieser Zeit wurden verschiedene neue Strategien entwickelt. Beim jüngsten Konflikt mit British Airways kam es zu einer bis dahin noch nie dagewesenen Welle internationaler Solidarität. Die Sitzungsteilnehmer/-innen einigten sich auf eine Analyse der während der Konflikte durchgeführten Aktionen, um die Wirksamkeit internationaler Solidaritätsaktionen weiter zu verbessern.

Mit Bezug auf die Vorlage "Solidarität mobilisieren" diskutierten die Delegierten über praktische Möglichkeiten zur Verbesserung internationaler Solidaritätsmaßnahmen. Dabei befaßten sie sich mit Möglichkeiten, die Beschäftigten in den Flughäfen über die ITF zu informieren und ein Netzwerk von ITF-Kontaktpersonen einzurichten. Gerade die Erfahrungen der Seeleute und Hafentarbeiter haben gezeigt, daß solche Aktivitäten sinnvoll sind. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß die Sektion mehr Informationen über die für Solidaritätsmaßnahmen relevanten Gesetze der jeweiligen Länder zusammentragen müsse.

Wahlen

George Ryde (Großbritannien) wurde zum Sektionsvorsitzenden, **Jim Sprang** aus den USA zum Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion gewählt.

In den Sektionsausschuß wurden die folgenden Mitglieder gewählt:

Andreas Heß (Bundesrepublik Deutschland)
Yves Veyrier (Frankreich)
Jagdish Lal (Indien)

Lucca Martini (Italien)
Alejandra Barrales (Mexiko)
Henri Popelièr (Niederlande)

Verbindungsbeauftragte für Frauenfragen: **Narelle Gill** (Australien)

Kraft ihres Amtes gehören dem Sektionsausschuß die folgenden Mitglieder an:

Afrika: Ken Chipato (Simbabwe)
Asien/Pazifik: Darshan P. Paul (Indien)
Europa: Miguel de Julián (Spanien)

Lateinamerika/Karibik:
Pedro Azambuja (Brasilien)
Nordamerika: Pat Friend (USA)

39. ITF-KONGRESS

Bodenpersonal: Claus Lindegaard (Dänemark)
Kabinenpersonal: Betty Lecouturier (Frankreich)

G. Ryde, Berichterstatter

Dringlichkeitserklärung

Gerechtigkeit für Alitalia-Personal in den Vereinigten Staaten im Rahmen des Luftverkehrsabkommens zwischen den USA und Italien

vorgelegt von der US-amerikanischen International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM)

Seit mehr als fünf Jahren verschleißt sich Alitalia Airlines einer gerechten und angemessenen Lösung in einem erbitterten Kollektivverhandlungskonflikt mit ihren Beschäftigten in den USA, die von der International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) vertreten werden.

Die IAM repräsentiert die Beschäftigten bei Alitalia seit 1952 und unterzeichnete zuletzt im Jahre 1987 einen Kollektivvertrag. Während der jüngsten Verhandlungsrunde, die 1990 begann, forderte die Fluggesellschaft für sich das Recht, alle bis dahin von IAM-Mitgliedern ausgeführten Tätigkeiten in der Frachtabfertigung auf Vertragsbasis an nicht gewerkschaftlich organisierte Unternehmen zu vergeben und radikale Kürzungen bei Bezahlung und Zusatzleistungen vorzunehmen. Zwar konnte die IAM ein einseitiges Ansinnen dieser Art nicht akzeptieren, doch unterbreitete sie eigene Vorschläge und war zu Verhandlungen über einen angemessenen Vertrag bereit. Bedauerlicherweise wies das Unternehmen alle dahingehenden Angebote zurück; das nationale Schlichtungsgremium erklärte, die Verhandlungen seien in eine Sackgasse geraten.

Im September 1993 beschloß das Unternehmen, seine in der IAM organisierten Beschäftigten am New Yorker Kennedy-Flughafen "auszusperren", ein alles andere als konstruktiver Schritt, der darauf abzielte, den Konflikt zu eskalieren, und die Gewerkschaft zwang, zu einem landesweiten Streik aufzurufen; noch heute stehen die Streikposten der Alitalia-Beschäftigten. Die italienischen Gewerkschaften unterstützen die Kampagne der IAM und haben sich während der gesamten Dauer des Arbeitskonflikts um Einflußnahme auf das Unternehmen und die italienische Regierung bemüht.

In dem Bestreben, den Konflikt beizulegen, traf die IAM mehrmals mit führenden Vertreter/innen des Unternehmens, auch aus Italien, zusammen, und bei einer Gelegenheit wurde in der Tat ernsthaft über eine finanzielle Regelung diskutiert. Später reduzierte das Unternehmen jedoch den Betrag, den es dafür bereitstellen wollte, und knüpfte eine mögliche Einigung an die Bedingung, daß die IAM ihre Vertretungsrechte für das Personal der Buchungsabteilung bei Alitalia aufgeben sollte, das mit dem Konflikt nichts zu tun hatte. Dies ist für die Gewerkschaft unannehmbar, da sie nach dem US-Recht berechtigt und sogar verpflichtet ist, diese Beschäftigten, die die IAM zu ihrer Interessensvertretung gewählt haben, zu repräsentieren. Wegen der fortgesetzten Weigerung der Fluggesellschaft, diesen Konflikt beizulegen, und der feindseligen Haltung des Unternehmens gegenüber seinen Beschäftigten hat der US-amerikanische Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO seine 13 Millionen Mitglieder im Lande zu einem Boykott gegen Alitalia aufgerufen.

Der Alitalia/IAM-Konflikt zieht sich schon viel zu lange hin, ohne daß sich die führenden Vertreter/

-innen des Unternehmens in größerem Maße über das Los der Beschäftigten besorgt zeigen, die nichts weiter fordern als einen Vertrag, der ihnen ebenso wie ihren Familien Stabilität und wirtschaftliche Sicherheit bietet. Es kann nicht zugelassen werden, daß Alitalia an der unfairen, kriegerischen und autoritären Behandlung ihrer US-amerikanischen Beschäftigten festhält.

Nach Überzeugung der ITF müssen die Regierungen bei der Erstellung internationaler Handels- und Dienstleistungsabkommen auf die Gewährleistung der Sozialrechte achten. Internationale Luftverkehrsabkommen sollten der Förderung von "Fairneß im Luftraum", einschließlich des Schutzes grundlegender Gewerkschafts- und Beschäftigungsrechte dienen. Darüber hinaus sind die Regierungen dafür verantwortlich, für die Respektierung derartiger Regelungen durch die im Rahmen dieser Abkommen tätigen Fluggesellschaften zu sorgen.

Die Regierungen der USA und Italiens stehen zur Zeit in Verhandlungen über ein neues internationales Luftverkehrsabkommen. Nach Überzeugung der ITF sollte ein derartiges Übereinkommen erst dann abgeschlossen werden, wenn angemessene soziale Schutzmaßnahmen festgeschrieben sind, u. a. eine faire und gerechte Lösung für die Beschäftigten bei Alitalia in den USA.

Die Delegierten auf dieser Sektionskonferenz, die zusammen mehr als eine halbe Million Luftverkehrsbeschäftigte in über 100 Ländern vertreten, beschließen daher wie folgt:

- Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften fordern die Regierungen der USA und Italiens dringend auf, ein Luftverkehrsabkommen abzuschließen, das die Grundrechte der Beschäftigten respektiert und u. a. eine faire und gerechte Lösung für den fortwährenden Arbeitskonflikt bei Alitalia in den Vereinigten Staaten anbietet.
- Das Sekretariat wird sich, in Rücksprache mit den angeschlossenen Gewerkschaften in den USA und Italien, bei den betreffenden Regierungen mit Nachdruck für die oben aufgeführten Ziele einsetzen.
- Die ITF gibt erneut ihrer Unterstützung für die Kampagne der IAM zum Schutz der grundlegenden Gewerkschaftsrechte der an diesem Arbeitskonflikt beteiligten Beschäftigten Ausdruck.

Appell der Lettischen Luftverkehrsgewerkschaft

in bezug auf fünf seit Dezember 1995 in Kalkutta inhaftierte lettische Piloten

Im November 1995 erwarb ein neuseeländischer Staatsbürger eine Luftfrachtmaschine des Typs Antonow 26 von der staatlichen Luftfahrtgesellschaft "Latvian Airlines" mit Sitz in Riga (Lettland). Der neue Eigentümer des Flugzeugs stellte auf Basis eines befristeten Vertrages für die Dauer von drei Monaten eine fünfköpfige, zuvor bei "Latvian Airways" beschäftigte Besatzung ein, die die Maschine an ihren neuen Standort überführen sollte. Auf dem Weg zu seinem Bestimmungsort (Dhaka, Bangladesch) wurden im Dezember 1995 bei einer Zwischenlandung in Burgas (Bulgarien) einige Kisten mit technischem Gerät in das Flugzeug verladen. Auch in den Begleitpapieren und den Frachtbriefen war die Ladung als "technisches Gerät" ausgewiesen. Von Burgas aus setzte die Maschine ihren Flug fort. Der erwähnte Eigentümer befand sich während der gesamten Dauer des Fluges an Bord. Als die Maschine Indien überflog (Distrikt Purulia/Westbengalen), gab er der Besatzung Anweisung, die Ladung, offenbar Waffen, abzuwerfen. Unter der Androhung ihres eigenen Todes sowie des Todes ihrer Familienangehörigen sah sich die Besatzung gezwungen, den Befehl zu befolgen und die Ladung abzuwerfen.

39. ITF-KONGRESS

Bald darauf landete die Maschine in Phucket (Thailand), von wo aus sie drei Tage später in Richtung Karatschi weiterflog. Dabei mußte sie erneut Indien überfliegen. Über Bombay wurde die Besatzung zur Landung aufgefordert, da sie von der in ihrem Flugplan angegebenen Route abgewichen war.

Nach der Landung wurde die Besatzung verhaftet und nach Kalkutta gebracht, während der Eigentümer des Flugzeugs flüchten konnte. Der Besatzung wird vorgeworfen, sie habe einen Krieg in Indien provozieren wollten (ein Verbrechen, das nach indischem Recht mit dem Tode bestraft werden kann). Seither ist die Besatzung im "Presidency"-Gefängnis in Kalkutta inhaftiert. Die seit nunmehr drei Jahren laufenden Gerichtsverfahren sind bislang ohne Ergebnis geblieben.

Die Englischkenntnisse der Besatzungsmitglieder sind mangelhaft. Dennoch wurde ihre Bitte um einen Dolmetscher zurückgewiesen. Auch die rechtzeitige Bereitstellung ärztlicher Versorgung sowie von Medikamenten, die sie benötigten, wurde ihnen verweigert. Medikamente, die ihre Angehörigen ihnen geschickt hatten, wurden ihnen nicht ausgehändigt. Zwei der fünf Besatzungsmitglieder sind zur Zeit schwer krank - ein Besatzungsmitglied leidet an Tuberkulose, ein weiteres erlitt zwei Herzinfarkte. Trotz der Tuberkulose-Erkrankung sind alle fünf Besatzungsmitglieder noch immer in einer Zelle untergebracht.

Wir appellieren an alle angeschlossenen Gewerkschaften der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, unsere Forderungen an die indischen Behörden zu unterstützen:

1. Gewährleistung angemessener Haftbedingungen - die fünf Besatzungsmitglieder wurden noch nicht rechtskräftig verurteilt; sie sind daher nicht als Kriminelle, sondern als Untersuchungshäftlinge zu behandeln;
2. Bereitstellung angemessener ärztlicher Betreuung und der benötigten Medikamente;
3. Bereitstellung von Dolmetschern an allen Verhandlungstagen und Gewährleistung der Möglichkeit für die Besatzungsmitglieder, sich zu den Vorwürfen zu äußern;
4. Beschleunigung der Gerichtsverfahren.

Sektion Fremdenverkehrsdienste

Berichterstatter: Richard Rosser (TSSA, Großbritannien), Vorsitzender der Sektion Fremdenverkehrsdienste

Die Sektionskonferenz Fremdenverkehrsdienste tagte am 2. November 1998; einunddreißig Vertreterinnen und Vertreter von 14 Gewerkschaften nahmen daran teil und prüften die Tätigkeit der Sektion in der Zeit seit dem letzten ITF-Kongreß. Ferner berieten sie über die Struktur der Sektion, Beziehungen zu anderen Gewerkschaftsinternationalen, die Probleme der Beschäftigten in der Fremdenverkehrswirtschaft und das Arbeitsprogramm der Sektion.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer befaßten sich mit den Beschlüssen der Sektionskonferenz vom Juni 1998 in London (Großbritannien), auf der vereinbart worden war, einmal alle vier Jahre im Rahmen des ITF-Kongresses eine Sektionskonferenz einzuberufen. In Einklang mit den Vorschlägen in der Vorlage "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" wählten die Anwesenden einen sechsköpfigen Sektionsausschuß, dem u. a. der Vorsitzende, der Stellvertretende Vorsitzende und die Verbindungsbeauftragte für Frauenfragen angehören.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer berieten über die Fortschritte, die bei der Abstimmung der Tätigkeit zwischen den drei Internationalen Berufssekretariaten mit Mitgliedsgewerkschaften im Bereich Fremdenverkehrsdienste erzielt worden waren; es handelt sich dabei um ITF, IUL (Internationale Union der Lebens-, Landwirtschafts-, Hotel-, Restaurant-, Verpflegungs- und Genußmittelarbeiter-Gewerkschaften) und FIET (Internationaler Bund der Privatangestellten). Sie nahmen die erfolgreiche Durchführung gemeinsamer Maßnahmen in Asien und dem pazifischen Raum, u. a. einer gemeinsamen Konferenz in Malaysia 1995, sowie auf europäischer Ebene die Einrichtung eines Gemeinsamen Europäischen Gewerkschafts-Verbindungsausschusses Tourismus mit eigenem Sekretariat zur Kenntnis. Es herrschte Übereinstimmung darüber, daß diese Abstimmung auf internationaler und regionaler Basis eine angemessene und wirksame Methode darstelle, die Interessen der Beschäftigten in der Fremdenverkehrswirtschaft weltweit zu fördern, und daher fortgesetzt werden solle. Ferner wurde vereinbart, daß im Rahmen des Arbeitsprogramms für die kommenden vier Jahre eine gemeinsame ITF/IUL/FIET-Konferenz über die Fremdenverkehrswirtschaft stattfinden sollte.

Die anwesenden Gewerkschaftsvertreterinnen und -vertreter nahmen zur Kenntnis, daß das Fremdenverkehrsgewerbe die Organisationsbereiche mehr als einer ITF-Fachsektion umfasse; so falle z. B. die Kreuzschiffahrt unter die Seeleutesektion, und Teile des Flug-, Schienen- und Busreiseverkehrs seien den diesbezüglichen Sektionen zuzurechnen. Es wurde daher vereinbart, die übrigen ITF-Sektionen verstärkt auf die Tätigkeit und Anliegen der Sektion Fremdenverkehrsdienste aufmerksam zu machen und deren Stärke und Mitarbeit zur Unterstützung ihrer Tätigkeit zu nutzen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeigten eine Reihe von Aspekten auf, denen die Gewerkschaften in der Sektion generell große Bedeutung beimessen, u. a. der hohe Anteil junger Frauen beim Reisebüropersonal, schlechte Bezahlung und Arbeitsbedingungen, Einsatz neuer Technologien und die Möglichkeiten zur Auslagerung von Tätigkeiten in den Bereichen Reisebüro und Buchung sowie die Entstehung großer transnationaler Reiseunternehmen. Der neugewählte Sektionsausschuß wird die Prioritäten im Hinblick auf das Arbeitsprogramm der Sektion prüfen.

Wahlen

Richard Rosser von der britischen Gewerkschaft TSSA wurde im Amt des Sektionsvorsitzenden *bestätigt*, **Yutaka Kasahara** zum Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion *gewählt*.

Die folgenden Mitglieder wurden in den Sektionsausschuß *gewählt*:

Vorsitzender: **Richard Rosser**

Stellvertretender Vorsitzender: **Yutaka Kasahara**

Frauenvertreterin: **Harriet Yeo** (Großbritannien)

weitere Mitglieder: Gerd Hütter (Bundesrepublik Deutschland), Tuula Lehmusto (Finnland), Elena Rodríguez (Spanien)

R. Rosser, Berichterstatter

Anhang 1: Auf dem 39. ITF-Kongreß verabschiedete Entschliefungen

Allgemeines

Nr. 1: Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft

TEIL 1: VERKEHR UND DER GLOBALE MARKT

1. Die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft haben es heute mit einem globalen Markt zu tun. In den "reichen" Industrienationen ebenso wie in den "armen" Entwicklungsländern müssen die Beschäftigten im Zeichen der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit den Verlust sicher geglaubter Arbeitsplätze, längere Arbeitszeiten oder Lohnkürzungen hinnehmen. Immer wieder wird der Wettbewerb seitens des "globalen Marktes" als Drohung gebraucht, um die Beschäftigten zur Annahme immer schlechterer Stellen und Arbeitsbedingungen zu erpressen.
2. Die Schlagworte sind uns inzwischen nur allzu gut vertraut: Globalisierung, Deregulierung, Privatisierung, Liberalisierung, Flexibilität. Gleiches gilt für die Ergebnisse - Arbeitslosigkeit, mangelnde Arbeitsplatzsicherheit, Vertragsvergabe, Angriffe auf Gewerkschaftsrechte und Kollektivverhandlungen.
3. Der globale Markt betrifft Beschäftigte in jedem Wirtschaftsbereich, nicht nur der Verkehrswirtschaft, und die ITF muß ihre Antwort mit der gesamten internationalen Gewerkschaftsbewegung abstimmen. Und doch ist der Verkehr ein Sonderfall. Die Schifffahrtswirtschaft war dank des Billigfluggensystems der erste globale Wirtschaftssektor der Welt, und die ebenfalls im wesentlichen dank des Billigfluggensystems unaufhaltsam sinkenden realen Kosten in der Schifffahrtswirtschaft haben ihrerseits ausschlaggebend zum Entstehen des globalen Marktes beigetragen. Die Verkehrsgewerkschaften, die in den meisten Ländern traditionell zu den stärksten Gewerkschaften zählen, geben zudem eine sehr beliebte Zielscheibe für gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen seitens rechtsgerichteter Regierungen und Arbeitgeber ab.
4. Personenbeförderung und Gütertransport sind für alle Volkswirtschaften unverzichtbar. Der Zugang zu sicheren, zuverlässigen und preiswerten Personenverkehrsdiensten zählt zum Grundbedarf aller Bürgerinnen und Bürger. Ohne leistungsfähige und zuverlässige Güterverkehrsdienste ist wirtschaftliche Entwicklung undenkbar.
5. In einem globalen Markt, in dem das Kapital ungehindert dorthin fließen kann, wo die höchsten Gewinne zu erzielen sind, hat sich mit Unterstützung der überwiegenden Mehrzahl der westlichen Regierungen und der von ihnen kontrollierten internationalen Institutionen (IWF, Weltbank, OECD) ein neuer ideologischer Konsens herausgebildet. Das grundlegendste Fundament dieser neuen Weltanschauung ist die Annahme, daß privatwirtschaftliche Strukturen in jedem Fall bessere Leistungen erbringen als der öffentliche Sektor, sei es im Waren- oder im Dienstleistungsverkehr, und daß die Märkte stets besser auf die Bedürfnisse eingehen als Planung.
6. In weniger als 20 Jahren hat sich der Charakter der Verkehrswirtschaft grundlegend gewandelt:

Privates Eigentum und/oder Management von Verkehrsunternehmen, selbst im öffentlichen Personenverkehr, breitet sich immer weiter aus.

Nationalstaatliche Ordnungsbehörden wurden entweder ganz aufgelöst, oder ihre Vollmachten wurden drastisch beschnitten.

Wo öffentliches Eigentum überlebt hat, war dies in der Regel nur durch Ausrichtung an betriebswirtschaftlichen Managementmethoden mit größerer Unabhängigkeit von politischen Kontrollinstanzen und größerer finanzieller Transparenz möglich.

39. ITF-KONGRESS

Während Regierungen, häufig unter dem Druck der internationalen Finanzinstitutionen, nach Wegen zur Verringerung des Staatsdefizits suchen, wird der Beschäftigungsstand auf ein "international wettbewerbsfähiges Niveau" zurückgedrängt.

Verkehrsbetreiberunternehmen nehmen zunehmend transnationalen Charakter an. In einem Umfeld des verschärften internationalen Wettbewerbs sind sie bemüht, Betriebsgewinne zu erwirtschaften. Sie sind bestrebt, ihre Kosten durch "Sozialdumping" auf einem globalen Arbeitsmarkt zu senken, auf dem sie sich Beschäftigte mit den niedrigsten Löhnen und geringsten Sozialschutz aussuchen können.

Die Regierungen haben den Prozeß der Globalisierung durch Angriffe auf Arbeitnehmerrechte und deren Untergrabung durch Verabschiedung immer restriktiverer und repressiverer Arbeitsgesetze unterstützt.

7. Sicherlich kann sich kein Land den Folgen des Strukturwandels und der Globalisierung völlig entziehen, doch ergeht es Beschäftigten und Verbrauchern nach der Erfahrung der ITF-Gewerkschaften in solchen Ländern, in denen die Gewerkschaften aktiv an der Planung der Veränderungsprozesse mitwirken können, weit besser als in Ländern, in denen sie von diesen Prozessen ausgeschlossen sind.

8. Verkehrsgewerkschaften aus einer wachsenden Anzahl von Ländern treten der ITF bei; insbesondere sind neuerdings Gewerkschaften aus Regionen wie Mittel- und Osteuropa in der ITF aktiv. Damit erweitert sich der Einzugsbereich unserer eigenen internationalen Gewerkschaftsbewegung, die wir als Mittel zur Einflußnahme und Intervention im Sinne der Verteidigung und Förderung der Arbeitnehmerinteressen im Rahmen des Globalisierungsprozesses ausbauen müssen.

9. Der Prozeß des wirtschaftlichen Wandels läßt keinerlei Anzeichen für eine Verlangsamung erkennen. Ganz im Gegenteil, er beschleunigt sich eher noch. Die mit dem Wandel konfrontierten Gewerkschaften in der ITF sind daher auch weiterhin auf die Unterstützung derjenigen angewiesen, die den Prozeß bereits durchlaufen haben; sie benötigen Hilfe, um ihre Regierungen davon abzuhalten, die Fehler anderer zu wiederholen, und um zu gewährleisten, daß Änderungen, wenn sie denn stattfinden, möglichst geringe soziale Nachteile für die Beschäftigten und ihre Familien mit sich bringen und der Fortbestand starker, leistungsfähiger und demokratischer Gewerkschaften garantiert ist.

MASSNAHMEN DER ITF UND DER IHR ANGESCHLOSSENEN GEWERKSCHAFTEN

10. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften lehnen das Konzept einer ausschließlich dem freien Spiel der Marktkräfte ausgelieferten Verkehrswirtschaft nachdrücklich ab. Unkontrollierter Wettbewerb kann katastrophale Folgen für die Verkehrsmärkte ebenso wie für den sozialen und territorialen Zusammenhalt haben. Wo Wettbewerb stattfindet, muß dies innerhalb eines strikten Ordnungsrahmens geschehen, und als Grundlage muß die Qualität der Investitionen, des Management und der Serviceleistungen dienen, nicht die Reduzierung der Arbeitskosten; dabei sind Kosten in Rechnung zu stellen, die üblicherweise nicht berücksichtigt werden, wie z. B. Sozialkosten, Umweltkosten usw.

11. Es muß ein neuer Ansatz für eine Reform der Verkehrswirtschaft gefunden werden, der sich am Grundsatz des fairen - im Gegensatz zum freien - Wettbewerbs orientiert und drei Schlüsselbereiche in den Mittelpunkt rückt - die Verkehrspolitik, die Regulierung der Verkehrswirtschaft und die Eigentumsstrukturen in der Verkehrswirtschaft.

A. Verkehrspolitik

12. Jede Regierung sollte in Rücksprache mit den Vertretungsorganen der Arbeitgeber und der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft sowie der Verkehrsbenuzter eine nationalstaatliche Verkehrspolitik erarbeiten, in der die Grundsätze definiert sind, an denen sich Ordnungsrahmen, Eigentumsstrukturen und langfristige Investitionspläne ausrichten.

13. Auch regionale Wirtschaftsgemeinschaften oder Freihandelszonen, die die Verantwortung für

Verkehrsfragen übernommen haben, sollten nach Rücksprache mit den zuständigen Gewerkschafts-, Unternehmens- und Verbraucherorganisationen verkehrspolitische Strategien verabschieden.

14. In den Augen der ITF sollte zentrales Ziel jeder Verkehrspolitik der Aufbau hochwertiger, sicherer und umweltfreundlicher Verkehrssysteme sein, die sichere Arbeitsplätze und menschenwürdige Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft bieten und die folgenden Attribute aufweisen:

- i) **Verbundcharakter.** Seeverkehr, Straße, Schiene und Luftverkehr müssen in eine auf die jeweiligen Vorzüge der einzelnen Verkehrsträger zugeschnittene, übergeordnete Verkehrsstrategie eingebunden sein.
- ii) **Fairneß.** Ein faires Preissystem für jeden Verkehrsträger sollte dafür Sorge tragen, daß externe Kosten in vollem Umfang gedeckt sind.
- iii) **Sicherheit.** Alle Verkehrsbetreiberunternehmen, ob in öffentlicher oder privater Hand, müssen denselben strikten Sicherheitsnormen unterliegen, für deren angemessene Kontrolle mit den erforderlichen Vollmachten ausgestattete Ordnungsbehörden zuständig sind.
- iv) **Moderne Ausstattung.** Anhaltende Investitionen in die Verkehrstechnik sind notwendig, doch sollten diese Investitionen der Verbesserung der Sicherheit, der Dienstleistungsqualität und der Arbeitsbedingungen und nicht einer Verringerung der Beschäftigungsniveaus dienen.
- v) **Umweltschutz.** Umwelt- und energieschonende Faktoren müssen bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt mit wirtschaftlichen Faktoren berücksichtigt werden.
- vi) **Gewährleistung öffentlicher Dienste.** Der Verkehr ist Teil der grundlegenden gesellschaftlichen Infrastruktur. Es ist unbedingt erforderlich, daß er die Bedürfnisse ländlicher Gebiete bedient, zur regionalen Entwicklung beiträgt, die Lebensqualität in den Städten und städtischen Ballungsgebieten verbessert und den gesellschaftlichen Zusammenhalt fördert. Der Verkehr sollte alle Mitglieder der Gemeinschaft in die Lage versetzen, zu reisen und am bürgerlichen und wirtschaftlichen Leben teilzuhaben.

B. Regulierung der Verkehrswirtschaft

15. Ein Ordnungsrahmen für die Verkehrsmärkte ist notwendig, und für globale Verkehrsmärkte ist ein globaler Ordnungsrahmen erforderlich. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im maritimen Sektor sind mit den Folgen völliger Deregulierung aus ihren langjährigen Erfahrungen im Markt der Billigflaggenschifffahrt vertraut. Die Luftverkehrswirtschaft scheint sich inzwischen auf den gleichen Weg begeben zu haben, und selbst bei Reisebussen und Lkw kommt es immer häufiger vor, daß sie mit "Billigkennzeichen" betrieben werden, um nationalstaatliche Steuern und Sozialgesetze zu umgehen. Aber das Vorhandensein eines Ordnungsrahmens allein reicht noch nicht aus. Hinter nationalstaatlichen Vorschriften muß ein starker und wirksamer Kontrollapparat stehen. Internationale Vorschriften setzen zusätzlich dazu Mechanismen voraus, die die Regierungen zur Einhaltung ihrer Pflichten zwingen.

16. Das Ziel völlig deregulierter Verkehrsmärkte sollte aufgegeben werden, und in keinem Fall sollte die Liberalisierung Hand in Hand mit einer Deregulierung einhergehen. Die Regierungen sollten akzeptieren, daß fairer Wettbewerb nur durch einen wirtschaftlichen Ordnungsrahmen und Sicherheitsvorschriften gewährleistet werden kann, und ein stabiles Klima Grundvoraussetzung für langfristige Investitionen ist.

17. Die Zuständigkeit für die Regulierung der Verkehrswirtschaft muß bei demokratisch rechenschaftspflichtigen, der öffentlichen Kontrolle unterstehenden staatlichen Stellen liegen, die nach allgemein bekannten Regeln handeln und einfache und transparente Verfahren anwenden. In keinem Land und bei keinem Verkehrsträger sollte eine gewinnorientiert arbeitende Organisation an der Festlegung oder der Kontrolle des Ordnungsrahmens im Verkehr mitwirken.

39. ITF-KONGRESS

18. Der Ordnungsrahmen sollte für alle Verkehrsträger gleichermaßen gelten und mindestens die folgenden Aspekte regeln:

- Mindestsicherheitsnormen
- Mindestsozialbedingungen
- Mindestnormen für Dienstleistungsqualität (d. h. Verkehrsfrequenz, Fahrgastkomfort usw.) mit angemessener staatlicher Subventionierung zur Gewährleistung der gesellschaftlich notwendigen Verkehrsdienste
- Normen für eine verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit
- Vorkehrungen zum Schutz vor Machtmißbrauch durch private Monopole
- Gleichbehandlung aller Verkehrsträger im Hinblick auf Infrastruktur- und externe Kosten
- Kapazitätsbegrenzungen
- hochwertige Ausbildungsnormen

C. Eigentumsstrukturen in der Verkehrswirtschaft

19. Privates Gewinnstreben kann niemals erfolgreiche Grundlage für das Angebot sicherer, sozial- und umweltfreundlicher Verkehrsdienste sein. Die ITF ist daher der Überzeugung, daß dem öffentlichen Sektor auch weiterhin eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung von Verkehrsdiensten zukommt.

20. Staatliche ebenso wie privatwirtschaftliche Verkehrsunternehmen müssen von professionellen Managern mit unmittelbarer Erfahrung in der Wirtschaft geleitet werden. Um die Leistungen der Geschäftsleitungen sinnvoll beurteilen zu können, sollten für alle Verkehrsunternehmen Systeme der Rechnungslegung eingeführt werden, die volle Transparenz gewährleisten. Aus diesen sollte klar ersichtlich sein, wenn staatliche Subventionen für soziale, umweltpolitische oder sonstige verkehrspolitisch relevante Zwecke gezahlt werden. Die Regierungen sollten nicht in die alltäglichen Betriebsabläufe staatlicher Verkehrsunternehmen eingreifen, sondern sich auf die Berufung hochwertiger Führungsteams, die Vorgabe breitgefaßter politischer Leitlinien sowie die Überwachung ihrer Einhaltung und die Sicherung des Zugangs der Verkehrsunternehmen zu angemessenen Investitionen beschränken. Für alle Verkehrsunternehmen, ob in öffentlicher oder privater Hand, müssen in der Praxis ebenso wie vom Grundsatz her dieselben ordnungspolitischen Normen gelten.

21. Privatisierungen können viele unterschiedliche Formen annehmen; diese reichen von Maßnahmen zur Angebotsregulierung bis zur Betätigung privater Betreiberunternehmen. Wo die Privatisierung staatlicher Unternehmen unvermeidlich ist, sollten die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften bestrebt sein, eine Form der Privatisierung zu gewährleisten, die die nachteiligen Folgen für Beschäftigte, Verkehrsbenutzer und die Umwelt generell auf ein Minimum begrenzt, z. B. durch:

i) umgehende Verhandlungen mit Regierungsstellen, Beraterfirmen und außenstehenden Institutionen über die Beweggründe für die ins Auge gefaßte Strukturreform, um so zu gewährleisten, daß alle denkbaren Optionen geprüft werden;

ii) Forderung nach Berücksichtigung der Mittel zur Deckung der Sozialkosten, einschließlich Freisetzungsgeldern und Umschulung, bei der Finanzplanung für von der Weltbank oder anderen externen Institutionen finanzierte Strukturreformprozesse;

iii) Durchsetzung von gewerkschaftlicher Vertretung in allen Verhandlungs- oder Auswahlgremien für Vertragsunternehmen, die im Rahmen des Privatisierungsprozesses geschaffen werden;

iv) Forderung nach Aufnahme von Schutzklauseln für die Beschäftigten (z. B. Zusagen über die Anerkennung der Gewerkschaften als Kollektivverhandlungspartner, Garantien im Hinblick auf Löhne und Arbeitsbedingungen sowie den Fortbestand der Kollektivverhandlungsrechte und künftige Obergrenzen für die Vergabe von Tätigkeiten an Drittfirmen) als Mindestbedingungen in die Ausschreibungsunterlagen, die für alle an einer Übernahme/Betriebskonzession interessierten, inländischen ebenso wie ausländischen, Unternehmen verbindlich sind;

v) Aushandlung von Beschäftigungsgarantien für die betroffenen Beschäftigten auf folgender

Grundlage: Beibehaltung des Beschäftigungsniveaus insgesamt; Verzicht auf betriebsbedingte Entlassungen; vorrangige Berücksichtigung vorhandener Beschäftigter bei der Besetzung freier Stellen;

vi) Aushandlung angemessener Freisetzungsgelder und Fortschreibung der Ansprüche von Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz verlieren, auf Sozialleistungen wie z. B. Werkwohnungen oder Mietzuschüsse, Krankenversicherung oder medizinische Versorgung.

ITF-MASSNAHMEN

22. In enger Zusammenarbeit mit ihren Sektionen und Regionen sollte die ITF

- i) ihre Kampagne für die Beibehaltung der staatlichen Eigentumsstrukturen und Kontrolle im Verkehr fortsetzen;
- ii) in einen Dialog mit internationalen Organisationen, die sich bei Reformen der Verkehrswirtschaft engagieren, z.B. der Weltbank, eintreten, um eine Miteinbeziehung der Standpunkte und Interessen der Vertreter/innen der Beschäftigten in deren Politik und Leitlinien zu gewährleisten;
- iii) ein Handbuch/eine Sammlung mit Fallstudien und Ratschlägen zur Deregulierung und Privatisierung der Verkehrswirtschaft herausgeben;
- iv) ein Programm gewerkschaftlicher Bildungsmaßnahmen und Schulungen für führende Gewerkschaftsmitglieder zur Vorbereitung auf die Auseinandersetzung mit den Konsequenzen der Privatisierung des Verkehrs, der Deregulierung oder von Umstrukturierungsplänen organisieren;
- v) gewerkschaftliche und sonstige Expertengremien bilden, die die Gewerkschaften bezüglich Reaktionen auf Privatisierungsvorschläge in der Verkehrswirtschaft beraten sowie, gegebenenfalls, Gewerkschaften behilflich sein können, die ihre Organisations- und Verhandlungsstrukturen den Bedingungen im privatwirtschaftlichen Sektor durch geeignete Änderungen anpassen wollen;
- vi) die angeschlossenen Gewerkschaften dazu ermuntern, auf nationaler Ebene in Zusammenarbeit mit der breiteren Gewerkschaftsbewegung und anderen Interessensgruppen eine wirksame Kampagne gegen alle Reformprogramme in der Verkehrswirtschaft zu starten, die den angeschlossenen Gewerkschaften aufgezwungen werden und nicht mit zufriedenstellenden Garantien im Hinblick auf Arbeitsplätze, Gewerkschaftsrechte, Löhne und Arbeitsbedingungen für die betroffenen Beschäftigten einhergehen bzw. die Verkehrssicherheit gefährden.

TEIL 2: MINDESTARBEITSNORMEN IN DER GLOBALEN WIRTSCHAFT

23. Die Globalisierung der Weltwirtschaft sollte Möglichkeiten für ein rascheres Wirtschaftswachstum, eine gleichmäßigere Verteilung des Wohlstands, internationaler Investitionen und Technologien, eine rasche Verbesserung des Lebensstandards und Beschäftigungsmöglichkeiten für Beschäftigte weltweit sowie verbesserten Schutz der Umwelt durch den Austausch von Wissen und die Anwendung modellhafter Praktiken eröffnen.

24. Die Wirklichkeit allerdings sieht anders aus. Das multinationale Kapital hat sich in bislang beispiellosem Umfang von staatlicher Kontrolle befreien können. Arbeitgeber können sich in praktisch jedem beliebigen Land niederlassen und sich bei der Standortwahl von möglichst günstigen arbeits- und steuerrechtlichen Regelungen leiten lassen. Länder mit wirksamen Arbeitsgesetzen und starken Gewerkschaften stehen auf einer solchen internationalen Beliebtheitskala ganz unten.

25. Aus ihrem langjährigen Kampf gegen Billigflaggen ist die ITF mit diesem Denken nur allzu gut vertraut und weiß, daß man ihm nur durch internationale Mindestnormen begegnen kann, die mit durchgreifenden gewerkschaftlichen Maßnahmen auf weltweiter Ebene untermauert werden müssen.

39. ITF-KONGRESS

26. Die Schaffung einer größeren Zahl von Arbeitsplätzen in den Entwicklungsländern weltweit ist inzwischen zu einer absolut vorrangigen Aufgabe geworden. Sie dürfen allerdings nicht mit einem Verzicht auf Bedingungen erkaufte werden, für die Gewerkschaften in den Industrienationen mehr als hundert Jahre lang gekämpft haben. Wettbewerbsvorteile, die nicht so sehr den Arbeitgebern als vielmehr den Beschäftigten zugute kommen, können niemals durch Verzicht auf grundlegende Menschen- und Gewerkschaftsrechte gewonnen werden.

27. Aus diesem Grunde unterstützt die ITF die vom Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) koordinierten Anstrengungen der internationalen Gewerkschaftsbewegung, durch Verabschiedung verbindlicher Vorschriften zu verhindern, daß Regierungen, die internationale Kernarbeitsnormen verletzen, aus dem im internationalen Handel vorherrschenden Klima der rasch voranschreitenden Liberalisierung Wettbewerbsvorteile für sich ziehen. Sie unterstützt nachdrücklich die Rolle der Internationalen Arbeitsorganisation als UN-Gremium mit Zuständigkeit für Arbeitnehmerfragen. Der IAO sollte bei der Werbung für die Respektierung der Arbeitsnormen innerhalb der Welthandelsorganisation (WTO) und anderer internationaler Organisationen eine gewichtigere Rolle zugewiesen werden.

28. Der WTO-Gipfel in Singapur 1996 versäumte es, dem neuen, liberalisierten internationalen Handelssystem eine soziale Dimension zu geben und damit als gutes Beispiel voranzugehen. Die WTO ließ zu, daß Regierungen, die regelmäßig unter dem Deckmantel des Protektionismus Arbeitnehmerrechte verletzen, jeden wirklichen Fortschritt in Richtung auf eine Verknüpfung des Zugangs zum Handel mit der Respektierung von Kernarbeitsnormen verhinderten. Ironischerweise bekämpften viele der Regierungen, die sich in Singapur dafür aussprachen, der IAO (und nicht der WTO) die Verantwortung für Arbeitsnormen zuzuweisen, zugleich die Bemühungen der IAO um die Schaffung neuer, wirksamerer Überwachungsmechanismen für die Kernarbeitsnormen. Auf der WTO-Konferenz im Juni 1998 in Genf (Schweiz) sprach sich andererseits eine nicht unerhebliche Zahl von Staats- und Regierungschefs aus aller Welt nachdrücklich für eine engere Zusammenarbeit zwischen IAO und WTO in Handels- und Arbeitnehmerfragen aus.

29. Die Kampagne des IBFG für eine Sozialklausel wird von den verschiedenen Internationalen Berufssekretariaten und anderen Teilen der internationalen Gewerkschaftsbewegung ausdrücklich begrüßt. Ein Problem im Zusammenhang mit der Kampagne des IBFG sind jedoch die Vorbehalte von Gewerkschaften in mehreren wichtigen Entwicklungsländern, die weiterhin besorgt sind, daß eine Sozialklausel dazu genutzt werden könnte, neue protektionistische Schutzmauern aufzubauen. Derartige Vorbehalte, ob berechtigt oder unberechtigt, sind ernstzunehmen. Es muß daher ein neuer Ansatz gefunden werden, der keinerlei protektionistische Tendenzen aufweist; der der Notwendigkeit Rechnung trägt, soziale und wirtschaftliche Rechte, z.B. das Recht auf Beschäftigung, zu schützen; und der auf einem möglichst breit angelegten Konsens innerhalb der Gewerkschaftsbewegung aufbaut. Ohne einen solchen Konsens wird es unmöglich sein, die wirksame Unterstützung einer ausreichenden Anzahl von Regierungen und Nicht-Regierungsorganisationen zu mobilisieren, um die Aufnahme verbindlicher internationaler Mechanismen zur Durchsetzung von Kernarbeitsnormen in internationale Handelsabkommen erwirken zu können.

30. Kernarbeitsnormen sind allerdings nur ein Anfang. In einem so international ausgerichteten Wirtschaftsbereich wie dem Verkehr wird der Druck der globalen Wirtschaft internationale gewerkschaftliche Maßnahmen, z. B. den Aufbau internationaler Gewerkschaftsstrukturen bei einzelnen multinationalen Unternehmen und die Verabschiedung von Verhaltenskodexen für einzelne Unternehmen, Produkte oder Wirtschaftsbereiche, zur Durchsetzung umfassender Mindestnormen erforderlich machen. Auch müssen die Verbraucher in die Anstrengungen miteinbezogen werden, menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen für die in der globalen Wirtschaft tätigen Beschäftigten zu sichern. Die geltenden internationalen Verhaltenskodexe mit rechtsverbindlicher Wirkung sind bei Verhandlungen mit dem Ziel einer Liberalisierung ausländischer Direktinvestitionen wie sie z. B. seit einiger Zeit im Rahmen der OECD über das geplante Multilaterale Investitionsabkommen (MAI) geführt werden, unverzichtbar.

ITF-MASSNAHMEN

31. Die ITF sollte sich dem Vertragsentwurf für ein Multilaterales Investitionsabkommen mit allen verfügbaren Mitteln widersetzen.

32. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften müssen die vom IBFG koordinierte, internationale Kampagne für die Aufnahme einer verbindlichen Sozialklausel in internationale Handelsabkommen unterstützen, die alle Regierungen zwingen würde, als Minimum die Kernarbeitsnormen der IAO für die folgenden Bereiche zu akzeptieren:

- Vereinigungsfreiheit
- Diskriminierung
- Kinderarbeit
- Zwangsarbeit

33. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften müssen darüber hinaus die Anstrengungen der IAO unterstützen, im Anschluß an die Verabschiedung der feierlichen Erklärung über die Grundrechte auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1998 ihre Überwachungsmechanismen bezüglich dieser Kernarbeitsnormen zu verstärken.

34. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften sollten sich aktiv für die Übernahme des Prinzips der "Sozialklausel" zur Regelung der Mindestarbeitsbedingungen, einschließlich der Löhne, einsetzen, wo immer innerhalb regionaler Wirtschaftsgemeinschaften oder Freihandelszonen Absprachen über die Öffnung der Grenzen oder der Lufträume getroffen werden.

35. Die ITF muß auch in Zukunft den Aufbau starker und demokratischer Gewerkschaften in den Entwicklungsländern als wichtigstes Instrument zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen fördern.

TEIL 3: GEWERKSCHAFTLICHE MITGLIEDERWERBUNG

36. Die internationale Gewerkschaftsbewegung steht heute vor ihrer bislang größten Herausforderung. Es wird immer schwieriger, Beschäftigte gewerkschaftlich zu organisieren und zu vertreten. Der Prozeß der Privatisierung und Deregulierung hat in vielen Ländern eine Situation geschaffen, in der fragmentierte Privatunternehmen an die Stelle großer staatlicher Verkehrsgesellschaften mit traditionell guten Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen getreten sind. Wettbewerb verdrängt Planung und ist darauf ausgerichtet, die Arbeitskosten zu senken und die Arbeitsproduktivität zu steigern.

37. Ein immer größerer Anteil der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft wird zu Aushilfs-, Teilzeit- und zeitlich befristeten Tätigkeiten eingesetzt. Immer mehr Frauen und Jugendliche, die häufig niemals zuvor mit Gewerkschaften in Kontakt gekommen sind, drängen auf den Arbeitsmarkt, der eine immer größere Zahl von Stellen im nicht gewerblichen Bereich zu bieten hat. Hohe Arbeitslosigkeit führt zu größerer Unsicherheit und erhöht damit auch das Risiko, das sich mit einer Gewerkschaftsmitgliedschaft verbindet.

38. Deregulierung, Privatisierung und Übertragung von Diensten der Verkehrsunternehmen auf Fremdfirmen haben ein neues Netzwerk kleiner und mittelständischer Betriebe geschaffen, die zwar immer noch verkehrsbezogene Dienstleistungen anbieten, häufig aber nicht mehr dem Geltungsbereich der Kollektivverträge in der Verkehrswirtschaft unterliegen. Sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene sind daher neue Gewerkschaftsstrukturen, die enge Verbindungen zwischen den Beschäftigten in den "Kernunternehmen" und den Beschäftigten bei den Vertragsunternehmen schaffen, unverzichtbar.

39. Neue Formen der internationalen Arbeitsflexibilität berühren alle Bereiche der Verkehrswirtschaft in zunehmendem Maße. Diese Tendenz hat ein solches Ausmaß erreicht, daß z. B. in der Luftverkehrswirtschaft verbreitet vom Entstehen "virtueller Fluggesellschaften" gesprochen wird.

39. ITF-KONGRESS

Immer mehr deutet darauf hin, daß die Auslagerung lebenswichtiger Sicherheitsfunktionen die Sicherheit beeinträchtigen kann. Diese Entwicklungen führen zum zunehmenden Einsatz von Aushilfskräften, einer Abwertung des beruflichen Status, mehr Arbeitsbelastung und wachsender Beschäftigungsunsicherheit. Neue Formen der internationalen Arbeitsflexibilität, wie z. B. die Beschäftigung ausländischer Personalmitglieder, wirken sich nachteilig auf Arbeitsbedingungen, grundlegende Arbeitnehmerrechte und gewerkschaftliche Organisationsstrukturen aus. Das wachsende Bewußtsein über diese negativen Folgen der weltweiten Tendenz zu Arbeitsflexibilität und unsicheren Arbeitsplätzen schlägt sich in der Reaktion der Öffentlichkeit auf eine Reihe von Arbeitskonflikten der jüngeren Zeit, wie z. B. bei British Airways und UPS, nieder.

40. Der Unterschied zwischen abhängig Beschäftigten und Selbständigen verwischt sich immer mehr. Um Sozialkosten, Kollektivverträge oder Gewerkschaften zu umgehen, schaffen einige Verkehrsunternehmen Netzwerke sogenannter "selbständiger" Subunternehmer oder selbständiger Fahrer/innen, die für ihren Lebensunterhalt in Wirklichkeit in jeder Hinsicht von dem Unternehmen abhängig sind. In vielen Ländern wurde dieser Personenkreis jedoch niemals ernsthaft als Zielgruppe für Maßnahmen der gewerkschaftlichen Mitgliederwerbung ins Auge gefaßt.

41. Aufgrund des technologischen Wandels entstehen darüber hinaus neue und andersartige Arbeitsplätze. Traditionelle Tätigkeiten wie z. B. das Bedienen von Fahrzeugen oder anderer Verkehrsausrüstungen machen bei einigen Verkehrsunternehmen nur noch einen kleinen Teil aller Beschäftigungen aus. Neuen Arbeitsplätzen in Bereichen wie Lagerhaltung und Distribution, Fahr- oder Flugscheinverkauf und Buchung sowie beim Büro-, Verwaltungs- und Führungspersonal muß größere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

42. Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft weltweit sind sich der Tatsache bewußt, daß Gewerkschaften bei Verkehrsunternehmen alle Gruppen von Beschäftigten in einem Betrieb, bei einem Unternehmen oder einer Gesellschaft ansprechen müssen. In ihren Augen ist es unverzichtbar, diese Beschäftigten gewerkschaftlich zu organisieren und ihnen ihren Bedürfnissen entsprechende Betreuungsdienste anzubieten.

43. Gleichzeitig wirken sich Globalisierung und Privatisierung auf die traditionellen Abgrenzungen zwischen den Organisationsbereichen der Gewerkschaften aus. Die Verkehrswirtschaft überlappt mit vielen anderen Bereichen - Postdienste, Fremdenverkehr, öffentlicher Dienst -, und in vielen Ländern schließen sich Gewerkschaften in diesen Sektoren zu neuen Organisationen und Bündnissen zusammen. Es muß dringend sichergestellt werden, daß dies nicht von der grundlegenden Notwendigkeit ablenkt, neue Arbeitnehmergruppen in Gewerkschaften zu organisieren, und darf ebensowenig zu fruchtlosen Streitigkeiten über die gewerkschaftliche Zuständigkeit für einzelne Branchen oder Unternehmen führen. Genauso wichtig ist es zu vermeiden, daß derartige Konflikte auf internationaler Ebene zwischen den für die einzelnen Wirtschaftsbereichen zuständigen Internationalen Berufssekretariaten auftreten. Tatsächlich sollte das Gegenteil der Fall sein: Diese Zusammenschlüsse müssen zu besserer Zusammenarbeit und Abstimmung mit den neuen, aus den Zusammenschlüssen hervorgegangenen Gewerkschaftsorganisationen führen, da sie häufig in verwandten Sektoren tätig sind.

ITF-MASSNAHMEN

44. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sollten

- i) ihre internen Strukturen und Methoden der Mitgliederwerbung daraufhin überprüfen, daß sie den sich ändernden Beschäftigungsstrukturen entsprechen;
- ii) positive Mitgliederwerbeprogramme verabschieden, die das Interesse an einer Gewerkschaftsmitgliedschaft unter neuen Gruppen von Beschäftigten - Frauen, Jugendliche, Angestellte, Selbständige, selbständige Fahrer/innen und Vertragsunternehmer/innen ebenso wie Beschäftigte in Bereichen der Verkehrswirtschaft mit niedrigem gewerkschaftlichen Organisationsgrad - wecken;
- iii) Verbündete, z. B. Frauen- und Nicht-Regierungsorganisationen, gewinnen, um das in einigen

herrschten Organisationen, die den Interessen einer Elite unter den Beschäftigten dienen, zu korrigieren;

iv) bessere Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den Internationalen Berufssekretariaten in allen Sektoren, z. B. Fremdenverkehr, Telekommunikation und Informationstechnologie, erzielen und Zuständigkeitskonflikte vermeiden;

v) Beschäftigten bei Vertragsunternehmen dieselben Bedingungen und Gewerkschaftsrechte sichern wie den Beschäftigten bei den Muttergesellschaften und dafür sorgen, daß gewerkschaftliche Strukturen enge Kontakte zwischen diesen Beschäftigtengruppen fördern;

vi) über neue Wege der Bereitstellung gewerkschaftlicher Maßnahmen und Betreuungsdiensten nachdenken, die besser auf fragmentierte Arbeitsplätze und individuelle Mitglieder zugeschnitten sind.

45. Die ITF sollte

i) die angeschlossenen Gewerkschaften bei Mitgliederwerbekampagnen mit Ratschlägen, Hilfe und Schulungsmaßnahmen unterstützen, z. B. in Form von Hinweisen auf Ressourcen und Informationen;

ii) eine weltweite Kampagne bezüglich der Folgen der internationalen Arbeitsflexibilität in der Verkehrswirtschaft koordinieren. Diese Kampagne sollte allen ITF-Fachsektionen als Leitmotiv für die Zeit von 1999 bis zum nächsten Kongreß im Jahre 2002 nahegelegt werden;

iii) Instrumente und Maßnahmen entwickeln, um Sozialdumping in Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Verkehr zu verhindern;

iv) im Hinblick auf gemeinsame Mitgliederwerbekampagnen bei transnationalen Gesellschaften eng mit anderen Internationalen Berufssekretariaten zusammenarbeiten;

v) zum besseren Verständnis unterschiedlicher Gegebenheiten einen Austausch von hauptamtlichen Gewerkschaftsmitarbeiter/innen ebenso fördern wie einen Austausch der für die Organisationstätigkeit zuständigen Mitarbeiter/innen bei den angeschlossenen Gewerkschaften, um die Übernahme neuer Methoden der Mitgliederwerbung zu erleichtern;

vi) die Folgen der Deregulierung, Privatisierung und Strukturreformen für die gewerkschaftlichen Verhandlungsstrukturen und die Strukturen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen auf nationaler Ebene analysieren und die angeschlossenen Gewerkschaften in diesem Zusammenhang sowie in allen anderen Punkten, in denen Bedarf besteht, beraten.

TEIL 4: TRANSNATIONALE VERKEHRSGESELLSCHAFTEN

46. Vor dem Hintergrund des Verkaufs öffentlicher Unternehmen bzw. des Einsatzes privatwirtschaftlicher Konzessionäre gewinnen transnationale Gesellschaften (TNG) in der weltweiten Verkehrswirtschaft, nicht nur im Güter-, sondern auch im Personenverkehr, zunehmend an Bedeutung.

47. Auch die Gewerkschaften sollten auf den internationalen Charakter der Verkehrswirtschaft reagieren, indem sie engere Beziehungen zu ihren Kolleginnen und Kollegen aufbauen, die in anderen Ländern für denselben Arbeitgeber arbeiten. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang die Schaffung globaler Unternehmensräte unter dem Dach der ITF.

48. Innerhalb der Europäischen Union stellt auch die Richtlinie über die Einrichtung Europäischer Betriebsräte ein wertvolles Instrument dar, mit dessen Hilfe die Gewerkschaften nachhaltig auf die Ausbreitung der TNG reagieren können.

49. Regionale Strukturen wie z. B. die Europäischen Betriebsräte sollten nicht als Alternative zur

39. ITF-KONGRESS

49. Regionale Strukturen wie z. B. die Europäischen Betriebsräte sollten nicht als Alternative zur globalen Mitgliederwerbung innerhalb von TNG, sondern als Teil einer globalen Strategie angesehen werden. Gewerkschaften in anderen regionalen Wirtschaftsgemeinschaften sollten Möglichkeiten für die Schaffung ähnlicher Strukturen prüfen.

50. Viele TNG betätigen sich nicht ausschließlich innerhalb der Grenzen der Verkehrswirtschaft. Engere Zusammenarbeit und Abstimmung mit Gewerkschaften in anderen Wirtschaftsbereichen (auf nationaler Ebene) und mit anderen Internationalen Berufssekretariaten (auf internationaler Ebene) wird daher erforderlich sein, z. B. indem Möglichkeiten von Zusammenschlüssen gefördert bzw. einer Prüfung unterzogen werden.

ITF-MASSNAHMEN

51. Die ITF sollte

- i) die Nutzung neuer Kommunikationstechnologien, z. B. des Internet, fördern, um internationale Netzwerke aktiver Gewerkschaftsmitglieder bei einzelnen TNG aufzubauen und zu pflegen;
- ii) mit Hilfe der ITF-Gremien auf Ebene der Sektionen und Regionen Informationen über die Tätigkeit der TNG im Verkehrssektor sammeln, analysieren und weiterleiten;
- iii) die Anstrengungen des IBFG und des Gewerkschaftlichen Beratungsausschusses (TUAC) bei der OECD im Hinblick auf die Aushandlung rechtsverbindlicher Verhaltenskodexe für TNG im Rahmen internationaler Investitions- und Handelsabkommen unterstützen;
- iv) im Hinblick auf TNG, deren Tätigkeit über den Bereich der Verkehrswirtschaft hinausreicht, eng mit anderen Internationalen Berufssekretariaten zusammenarbeiten;
- v) die Bildung von Gewerkschaftsräten bei vorrangigen transnationalen Verkehrsgesellschaften und den Aufbau von globalen Unternehmensräten mit starker internationaler gewerkschaftlicher Vertretung fördern;
- vi) sich um Mittel zur Finanzierung von Forschungsarbeiten über TNG in der Verkehrswirtschaft, ihre Strukturen, ihr gewerkschaftliches Mitgliederpotential, ihre Betätigungsfelder, die dazugehörigen Unternehmen, die Beschäftigtenzahlen in den einzelnen Ländern usw. bemühen;
- vii) auf einzelne TNG oder Teile von TNG in der Verkehrswirtschaft abzielende konkrete Maßnahmen koordinieren.

TEIL 5: VERKEHR UND UMWELT

52. Massive organisatorische Veränderungen in der weltweiten Verkehrswirtschaft stehen im Mittelpunkt des Globalisierungsprozesses. Ein drastischer Rückgang der Stückkosten im Güterverkehr ermöglicht das Entstehen neuer Produktions- und Distributionsmuster und verändert das sozio-ökonomische Leben unserer Gesellschaft in einem bislang ungekannten Ausmaß. Gleichzeitig hat die wachsende Zahl von Pkw-Besitzern und -Benutzern weitreichende Folgen für die Mobilität der Menschen.

53. Billige Transporte bringen neuartige Vorteile und Freiheiten für die Verbraucher mit sich, fordern aber auch einen hohen Preis in Form von Umweltbelastung, Energieverbrauch und sinkender Lebensqualität in den Städten. Die meisten Länder haben einen Ausbau des Verkehrssektors mit wenig oder gar keinen Rücksichten auf die Umwelt zugelassen. Billige Transporte stellen nicht nur den Schlüssel zur globalen wirtschaftlichen Entwicklung, sondern auch die größte Umweltbedrohung auf diesem Planeten dar.

54. Im Laufe der vergangenen Jahre sind "grüne" Themen stärker in den Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt. Dies resultierte in der Uno-Konferenz für Umwelt und Entwicklung

1992 (dem Umweltgipfel von Rio). Auf diesem Gipfel wurden alle Regierungen aufgefordert, in enger Zusammenarbeit mit Interessensgruppen, darunter die Gewerkschaften, unter dem Motto "Global denken, lokal handeln" nationale Strategien für eine nachhaltige Entwicklung zu erarbeiten.

55. Nachhaltige Entwicklung bedeutet, daß Wege gefunden werden, das Wirtschaftswachstum zu fördern und die menschlichen Bedürfnisse in allen Weltregionen zu befriedigen und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen dieser Erde und die Umwelt für künftige Generationen zu erhalten.

56. Angesichts der tiefgreifenden Folgen des Verkehrs für die Umwelt muß die künftige Entwicklung der Verkehrswirtschaft auch die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung berücksichtigen. Dies führte zur Entstehung des Parallelkonzepts von nachhaltiger Mobilität und der Notwendigkeit einer Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs.

57. Die wohl größte einzelne Bedrohung für die Umwelt wird in Zukunft von der erwarteten Zunahme der Zahl von Pkw-Besitzern und -Benutzern ausgehen. Schon heute ersticken die meisten Städte der Welt im motorisierten Individualverkehr, der enorme gesellschaftliche und wirtschaftliche Kosten für die dort lebenden Menschen verursacht. Die Schaffung neuer Straßenkapazitäten führt unmittelbar zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens.

58. Durch Anwendung der Grundsätze des freien Marktes ist dieses Problem ganz offensichtlich nicht zu lösen. Städte, in denen dem motorisierten Individualverkehr Vorrang vor dem Ausbau öffentlicher Verkehrsdienste eingeräumt wurde, leiden ganz besonders stark unter Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung. Nur ein sorgfältig geplanter Ansatz, der Maßnahmen zur Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs, z. B. hohe Treibstoffpreise sowie Fahrzeug- und Straßensteuern, mit dem Angebot schneller, bequemer, preiswerter und leistungsfähiger integrierter Bus-, Taxi- und Stadtbahnssysteme verbindet, kann die Lösung des Problems bedeuten. Förderung und Finanzierung derartiger Systeme sollte eine wesentliche Aufgabe staatlicher oder kommunaler Behörden sein.

59. Die vom Verkehr verursachten Schäden an Umwelt und Erdatmosphäre sind untrennbar mit der Tatsache verknüpft, daß Energie aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe gewonnen wird. Die Tatsache, daß der Verbrauch an fossilen Brennstoffen im Verkehr zunimmt, während sich der Verbrauch in anderen Sektoren rückläufig entwickelt, gibt Anlaß zu akuter Besorgnis. Neuesten Berechnungen zufolge ist der Verkehr heute für einen Anteil von 35 Prozent am Gesamtenergieverbrauch verantwortlich zu machen, gegenüber 25 Prozent im Jahre 1980.

60. Ein zentraler Aspekt bei der Planung für nachhaltigen Verkehr ist die Internalisierung externer Kosten. Dies bedeutet, daß die Verkehrsbenutzer für die Deckung der Gesamtkosten des Verkehrs aufkommen sollten, einschließlich solcher Kosten wie Staus, Umweltbelastung und Unfälle, die heute von der Gesellschaft als ganzer getragen werden. Dieses Konzept wird in den kommenden Jahren mit Sicherheit ganz oben auf der verkehrspolitischen Tagesordnung stehen - vor allem in Europa.

61. Die ITF begrüßt die Tatsache, daß zwischenstaatliche Einrichtungen wie die Vereinten Nationen und die Europäische Union ebenso wie einzelne Regierungen das Verursacherprinzip anerkennen. Die zuständigen politischen Stellen müssen nun die erforderlichen gesetzlichen und praktischen Maßnahmen ergreifen, um diese theoretische Anerkennung des Verursacherprinzips in konkretes Handeln umzusetzen, das gewährleisten kann, daß der Preis des Verkehrs den durch ihn verursachten Kosten entspricht und damit einer der wichtigsten verzerrenden Faktoren im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ausgeräumt wird.

62. Darüber hinaus ist es für die Zukunft der nachhaltigen Mobilität unverzichtbar, durch wirksame Maßnahmen den Einsatz von Verkehrsträgern im Personen- und Güterverkehr zu fördern, die sich durch besonders sparsamen Energieverbrauch auszeichnen, und dabei speziell die Vorzüge des Konzepts des verkehrsträgerübergreifenden Verkehrs zu berücksichtigen. Entsprechende Maßnahmen müssen auch im Hinblick auf eine sinnvolle Raumordnungspolitik und politische Strategien

39. ITF-KONGRESS

ergriffen werden, die einen Anreiz zur verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs anstelle des privaten Pkw geben sollen. Die Kräfte des freien Marktes allein können die komplexen Probleme zunehmender verkehrsbedingter Umweltschäden nicht beheben; politische Investitionen auf der Grundlage vernünftiger Planungsgrundsätze sind erforderlich, um die Folgen des Verkehrs für die Umwelt zu reduzieren.

63. Die externen Effekte des Verkehrs haben zunehmend grenzüberschreitenden Charakter. Es handelt sich um ein globales Problem, das nicht auf der Ebene einzelner Länder zu lösen ist. Die Einberufung von Regionalkonferenzen für Verkehr und Umwelt durch die Vereinten Nationen ist als positive Initiative zu werten. Diese Konferenzen sollten sich um Lösungen auf dem Wege der Kooperation und der gemeinsamen Nutzung von Technologien bemühen und eine weitere Ausbeutung der ärmeren Regionen durch die reichen Nationen zurückweisen. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften müssen nach den geeignetsten Wegen suchen, um das Konzept der nachhaltigen Mobilität weltweit zu fördern und dabei den unterschiedlichen sozio-ökonomischen Traditionen der einzelnen Weltregionen ebenso wie den vorrangigen Anliegen und Hoffnungen der Gewerkschaften Rechnung zu tragen.

64. Für die Gewerkschaften der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft ist es nun ebenfalls an der Zeit, Umweltfragen vorrangig zu behandeln. Zahlreiche andere Interessensgruppen und Nicht-Regierungsorganisationen haben bereits mit der Entwicklung von Kampagnen und politischen Strategien in Hinblick auf umweltfreundlichen Verkehr begonnen, doch nur wenige von ihnen verfügen über einen ähnlich großen Erfahrungsschatz wie die Verkehrsgewerkschaften. In Zusammenarbeit mit Umweltgruppen müssen die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften gewährleisten, daß ein künftiger Zuwachs im Verkehr saubere und energiesparende Verkehrsträger wie Bahnen, Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt ebenso wie Verkehrstechnologien und -systeme in der Straßen- und Luftverkehrswirtschaft begünstigt, die Umweltschäden minimieren.

65. Die Gewerkschaften müssen außerdem dafür Sorge tragen, daß dem Schutz und der Verbesserung des Arbeitsumfelds der Verkehrsbeschäftigten Vorrang eingeräumt wird. Studien aus dem Bereich der Straßenverkehrswirtschaft zeigen, daß selbst gut ausgebildete Berufsfahrer/innen am Lenkrad von Fahrzeugen, die mit der neuesten Technik ausgestattet sind, in Unfälle verwickelt werden, wenn sie gezwungen sind, übermäßig lang zu arbeiten.

66. Lange Zeit haben die Gewerkschaften mit den Arbeitgebern um sichere Beschäftigung, bessere Bezahlung und bessere Arbeitsbedingungen gekämpft. Dieser Kampf ist heute nicht weniger notwendig als vor hundert Jahren. Aber die Gewerkschaften müssen sich heute auch in weiter gefaßten Fragen engagieren, wie z. B. Investitionen und das Dienstleistungsangebot für die Verkehrsbenutzer. An der Schwelle zum 21. Jahrhundert wird deutlich, daß die Gewerkschaften bei ihren Verhandlungen auch Umweltfragen zur Sprache bringen müssen.

ITF-MASSNAHMEN

67. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften sollten daher

- i) durch Überarbeitung der gewerkschaftlichen Politik gewährleisten, daß das Konzept des langfristig tragbaren Verkehrs zum integralen Bestandteil dieser Politik wird, sowie ihre umweltpolitischen Positionen überprüfen und dabei die Einrichtung spezieller Abteilungen in Erwägung ziehen;
- ii) durch verstärkte Aufklärung das Bewußtsein der Gewerkschaftsmitglieder in bezug auf Umweltfragen schärfen;
- iii) durch Erarbeitung und Umsetzung entsprechender Verhandlungsstrategien für den Schutz des Arbeitsumfelds im Hinblick auf Aspekte wie Arbeitszeiten, Gesundheit und Sicherheit, Kontakt mit gefährlichen und umweltschädlichen Ladungen usw. sorgen;
- iv) auf dem Wege über Gesetzesmaßnahmen oder Kollektivverträge den Schutz von Beschäftigten, die ihr Recht auf Verweigerung der Mitwirkung an einer Umweltverschmutzung ausüben oder bei

der Arbeit mit Umweltschadstoffen in Berührung kommen bzw. in einer schadstoffverseuchten Umgebung arbeiten, garantieren;

v) Regierungen und Arbeitgeber zur Miteinbeziehung der Gewerkschaften in die Umsetzung politischer Strategien im Verkehrssektor auffordern;

vi) auf die Berücksichtigung des Grundsatzes der vollumfassenden Internalisierung der externen Kosten sowie des "Verursacherprinzips" in nationalen, regionalen und internationalen verkehrspolitischen Konzepten hinarbeiten;

vii) Interessensbündnisse mit anderen Organisationen und Gruppen bilden, die sich mit Fragen des langfristig tragbaren Verkehrs oder des Umweltschutzes befassen.

TEIL 6: ITF UND WELTBANK

68. Die 1944 als Einrichtung zur Förderung von wirtschaftlichem Aufbau und Entwicklung geschaffene Weltbank (IBRD) und ihre Schwesterorganisation, der Internationale Währungsfonds (IWF) haben sich im Laufe der vergangenen zwanzig Jahre zu Durchsetzungsorganen der extremen Ideologie des freien Marktes gewandelt. Die ärmsten Volkswirtschaften der Welt, Opfer der Schuldenkrise der siebziger Jahre, sehen sich gezwungen, zunehmend auf sogenannte Strukturanpassungskredite der Weltbank und des IWF zurückzugreifen. Dafür zahlen sie heute wie in der Vergangenheit einen hohen Preis.

69. Als Vorbedingung für die Unterstützung der Weltbank und des IWF wurden diesen Ländern Strukturanpassungsprogramme verordnet, die zu verbreiteter Arbeitslosigkeit, einer massiven Verschlechterung des Angebots an öffentlichen Dienstleistungen und in vielen Fällen zu direkten Angriffen auf Löhne, Arbeitsbedingungen und Gewerkschaftsrechte im Namen der Marktkräfte und der Flexibilität geführt haben.

70. Die Weltbank, die unmittelbar für die Strukturanpassung in einzelnen Wirtschaftsbereichen zuständig ist, richtet ihr Augenmerk vor allem auf den Verkehr und insbesondere den Bahn- und Schifffahrtssektor. Doch selbst anhand ihrer eigenen, voreingenommenen Kriterien mußte die Bank vor kurzem eingestehen, daß mindestens 40 Prozent der Strukturanpassungsprogramme ihre Ziele nicht erreicht haben.

71. Ebenso wie der Rest der internationalen Gewerkschaftsbewegung übt die ITF schon seit langem heftige Kritik sowohl an den ideologischen Grundlagen der Strukturanpassungsprogramme als auch an der Art ihrer praktischen Umsetzung. Insbesondere die Weltbank wurde aufgefordert, auch den Bedürfnissen der Menschen in den Ländern, denen die Weltbank Darlehen gewährt, Rechnung zu tragen und Vertreter/innen der Beschäftigten voll in die Planung von Strukturanpassungsprogrammen miteinzubeziehen.

72. In jüngeren Jahren hat sich offenbar zumindest auf der obersten Verwaltungsebene der Weltbank mit ihrem Präsidenten James Wolfensohn an der Spitze ein Einstellungswandel vollzogen. In Ansprachen wurde die Miteinbeziehung der zivilen Gesellschaft in Strukturanpassungsprogrammen befürwortet, während eine Initiative zur Überprüfung von Strukturanpassungsprogrammen mit dem Ziel, die Konsequenzen der Weltbankprogramme zu untersuchen, eingeleitet und ein Dialog mit der Gewerkschaftsbewegung aufgenommen wurde.

73. Ein wichtiger Schritt zur Erreichung dieses Ziels war die Gründung eines gemeinsam vom IBFG, der ITF und einer Reihe anderer Internationaler Berufssekretariate finanzierten und kontrollierten Büros in Washington (USA) im Jahre 1995, mit dessen Hilfe die Gewerkschaften ihr Wissen über und ihren Einfluß bei Weltbank und IWF erweitern wollten.

74. Ebenfalls im Jahre 1995 erkannte die Weltbank in ihrem jährlichen "Weltentwicklungsbericht" die konstruktive Rolle demokratischer Gewerkschaften bei der Umsetzung des Strukturwandels an. 1997 akzeptierte sie im Weltentwicklungsbericht nach jahrelangen Angriffen auf öffentliche

39. ITF-KONGRESS

Dienstleistungen endlich, daß dem Staat auch weiterhin eine Schlüsselrolle bei der Gewährleistung von Kerndiensten in Entwicklungsländern zukommen muß.

75. Im Februar 1997 gaben führende Mitarbeiter/innen der Weltbank ihre Zustimmung zur Einrichtung eines offiziellen Arbeitnehmerforums als Rahmen für Konsultationen zwischen IBFG und Internationalen Berufssekretariaten einerseits sowie Weltbankmitarbeiter/innen andererseits, und James Wolfensohn lobte in einer Rede auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1997 die Rolle der IAO und das Konzept der Sozialpartnerschaft.

76. Weltbankvertreter/innen nehmen an einer wachsenden Zahl von Zusammenkünften und Konsultationen mit dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten, u. a. auch an ITF-Veranstaltungen, teil und haben z. B. mit dem Internationalen Bund der Bau- und Holzarbeiter eine Absprache über Mindestarbeitsnormen getroffen, die für Bauaufträge der Weltbank gelten.

EIN NEUER ANSATZ?

77. Nach Jahrzehnten arbeitnehmerfeindlicher Maßnahmen werden inzwischen Anzeichen dafür erkennbar, daß die Führungsspitze der Weltbank sich der Schwachpunkte der Bank bewußt wird und beginnt, gewerkschaftliche Positionen ernstzunehmen.

78. Gleichzeitig werden die Regierungen der einflußreichsten westlichen Länder, die letztendlich die Weltbank finanzieren und kontrollieren, sensibler für die Grenzen der globalen freien Marktwirtschaft, und die Weltbank folgt diesem Trend. Die Wirtschaftskrise in Asien 1998 hat gezeigt, auf welch schwachen Füßen das Modell des freien Marktes eigentlich steht und welche Bedeutung den Gewerkschaften als wesentlichem Bestandteil einer demokratischen Gesellschaft zukommt. Es besteht daher Anlaß zu der Hoffnung, daß sich diese Tendenz zu mehr Offenheit und Dialogbereitschaft fortsetzen wird.

79. Ob die öffentlichen Bekenntnisse und die größere Gesprächsbereitschaft einen echten Gesinnungswandel signalisieren oder lediglich einer kosmetischen Aufbesserung des öffentlichen Image dienen sollen, um den Widerstand der Gewerkschaften auf nationaler Ebene zu schwächen, bleibt offen. Letztendlich werden sich die Gewerkschaften bei ihrem Urteil über die Absichten der Weltbank an ihren Aktivitäten vor Ort, an der Art und Weise, wie sie Strukturanpassungsprogramme umsetzt, und nicht an schönen Worten aus Washington orientieren.

80. Angesichts der bisherigen Haltung der Weltbank und der unter ihren Mitarbeiter/innen verbreiteten feindseligen Haltung gegenüber dem öffentlichen Sektor und den Gewerkschaften kann die Gewerkschaftsbewegung der Weltbankpolitik selbstverständlich nicht unkritisch gegenüberreten. Genauso wenig können die Gewerkschaften aber einerseits ihre Mitwirkung an Entscheidungen der Weltbank einfordern und dann, wenn ihnen ein Dialog angeboten wird, dankend ablehnen.

81. Das wichtigste Problem mit der Weltbank, in dem alle anderen Schwierigkeiten ihren Ursprung haben, ist ihre scheinbare Besessenheit von dem Gedanken, alle Bereiche der Verkehrswirtschaft unabhängig von den speziellen Gegebenheiten in dem betreffenden Land privatisieren zu wollen. Die ITF befürwortet den Grundsatz von Strukturreformen im Verkehr, doch widersetzen sich die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften nachdrücklich der Vorstellung, daß ein einziges, ideologisch begründetes Modell von einem Land aufs andere übertragen werden kann.

82. Strukturreformprogramme in der Verkehrswirtschaft, die dem sozialen und arbeitsmarktpolitischen Rahmen der Länder, in denen sie durchgeführt werden sollen, nicht Rechnung tragen, werden erfolglos bleiben. Ein angemessener Rahmen langfristig angelegter, in sich schlüssiger politischer Strategien für den Verkehrssektor ist unverzichtbar, wenn insbesondere in Entwicklungsländern massive gesellschaftliche Auseinandersetzungen vermieden werden sollen.

83. Bei den Strukturanpassungsprogrammen der Weltbank in der Verkehrswirtschaft handelt es sich nicht um theoretische Zukunftskonzepte, die befürwortet oder abgelehnt werden können - sie

werden in diesem Moment in die Praxis umgesetzt, und zwar mit verheerenden Konsequenzen für viele ITF-Gewerkschaften.

84. Denjenigen Gewerkschaften, die politisch stark genug sind, um sich einer Einmischung der Weltbank in ihre heimischen Verkehrsmärkte zu widersetzen, muß die ITF auch weiterhin ihre volle Unterstützung gewähren.

85. Gleichzeitig bleibt der ITF im Interesse derjenigen angeschlossenen Gewerkschaften, die, ob es ihnen gefällt oder nicht, die Eingriffe der Verkehrsexpert/innen der Weltbank hinnehmen müssen, keine andere Alternative, als den Dialog mit Vertreter/innen der Weltbank und anderer internationaler Finanzinstitutionen aufzunehmen.

86. Hierbei sollte sie sich an den folgenden Zielsetzungen orientieren

- i) Fortsetzung der Kampagne gegen die erzwungene Umsetzung von Strukturreformprogrammen in der Verkehrswirtschaft auf Anordnung der Weltbank, des IWF und anderer multilateraler Finanzinstitutionen;
- ii) Einflußnahme auf Vertreter/innen der Weltbank in Washington, um sie zur Aufgabe ihrer Fixierung auf privatwirtschaftliche Eigentums- und Managementstrukturen in der Verkehrswirtschaft ohne Rücksicht auf die nationalstaatlichen Gegebenheiten zu bewegen;
- iii) Aufklärung und Unterrichtung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften über Politik, Grundsätze und Programme der Weltbank und Vermittlung der erforderlichen Fähigkeiten für die Auseinandersetzung mit den Weltbankexpert/innen vor Ort, wobei zur Finanzierung gewerkschaftlicher Schulungsprogramme gegebenenfalls auf Ressourcen zurückgegriffen werden muß, die von Geberorganisationen bereitgestellt werden;
- iv) Drängen auf Bereitstellung ausreichender Mittel für die Schulung von Gewerkschafter/innen in den bei den Verhandlungen mit Regierungen und Weltbankmitarbeiter/innen über alle Aspekte von Strukturanpassungsprogrammen benötigten Fertigkeiten seitens der Weltbank in den für die nationalen Strukturreformprogramme ausgewiesenen Haushalten;
- v) enge Zusammenarbeit mit der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, dem IBFG und anderen Internationalen Berufssekretariaten bei der Gewährung von Hilfe und Unterstützung für Gewerkschaften, die sich aufgrund von von der Weltbank finanzierten Anpassungs- oder Strukturreformprogrammen auf nationaler Ebene bedroht sehen;
- vi) Sammlung möglichst umfassender Informationen über die Pläne der Weltbank und der nationalstaatlichen Regierungen in bezug auf die Strukturreformen im Verkehr;
- vii) Forderung nach einer Prüfung aller denkbaren Optionen, und nicht nur einer völligen oder teilweisen Privatisierung, vor der Einleitung von Weltbankprogrammen;
- viii) Forderung nach Konsultierung der zuständigen Gewerkschaften zu allen Strukturanpassungsprogrammen und ihre Miteinbeziehung in die Verhandlungen seitens der Regierungen (und insbesondere der in der Regel für die Verhandlungen zuständigen Vertreter/innen der Finanzministerien) und der örtlichen Weltbankvertreter/innen;
- ix) Garantierung wirksamer Arbeitnehmerschutzbestimmungen als integraler Bestandteil aller Strukturanpassungsprogramme im Verkehr und ihrer vollständigen Finanzierung aus Weltbankdarlehen;
- x) Gewährleistung gewerkschaftlicher Mitarbeit in allen speziell für die Vergabe von Konzessionen oder die Aushandlung einer Mitwirkung des Privatsektors am Verkehrsbetrieb geschaffenen Gremien und Auftragsvergabe nur an solche Unternehmen, die gewerkschaftlichen Forderungen entsprechen;

39. ITF-KONGRESS

xi) rechtsverbindlich garantierte Mindestarbeitsnormen, u. a. Beschäftigungsgarantien, Arbeitsbedingungen, sowie Gewerkschafts- und Kollektivverhandlungsrechte für alle vom strukturellen Wandel betroffenen Beschäftigten;

xii) Festschreibung des Grundsatzes der Freiwilligkeit in bezug auf einen gegebenenfalls erforderlichen Arbeitsplatzabbau;

xiii) Bereitstellung großzügiger Freisetzungs-/Abfindungspakete und/oder positiver Arbeitsmarktprogramme für diejenigen Beschäftigten, die im Rahmen des Strukturwandels ihren Arbeitsplatz verlieren;

xiv) Aufklärung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in anderen Ländern über ihre Erfahrungen im Umgang mit der Weltbank.

Nr. 2: Globalisierung der Wirtschaft

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. VERWEIST auf den Strukturwandel in der Weltwirtschaft, der seinen Ursprung in der großen Ölkrise zu Beginn der siebziger Jahre hatte und durch technische Entwicklungen ebenso wie die neo-liberalen Tendenzen verschärft wurde, die von den Regierungen Reagan und Thatcher zu Beginn der achtziger Jahre personifiziert wurden und in dem Phänomen mündeten, das als "Globalisierung" bezeichnet wird;

2. VERWEIST des weiteren auf den Zusammenbruch des sozialistischen Lagers und der Sowjetunion zu Beginn der neunziger Jahre, durch den die letzten verbleibenden Hürden für einen einzigen großen Weltmarkt hinweggefegt wurden;

3. STELLT fest, daß der aktuelle Abschnitt der Geschichte zunehmend durch die enge Verflechtung der verschiedenen Weltwirtschaften gekennzeichnet wird. Es gibt kein Ereignis, selbst an den entlegendsten Orten, das sich nicht auf Märkte und Volkswirtschaften jedes einzelnen Landes auswirken würde - die Situation in Südostasien verdeutlicht diese extreme Interdependenz;

4. IST der Überzeugung, daß die Interdependenz der Märkte an sich weder eine wirkungsvolle Liberalisierung noch den Schutz der Verbraucherrechte garantieren kann. Im Gegenteil, die Globalisierung verstärkt bei großen Wirtschaftsgruppen die Tendenz zu Zusammenschlüssen und zur Schaffung von Finanzimperien; ein wohlbekanntes Beispiel dafür ist das Microsoft-Imperium.

5. IST des weiteren der Überzeugung, daß die Macht zunehmend von der politischen auf die wirtschaftliche Ebene übergeht. Für alle Nationen ergibt sich daraus eine grundlegende Frage hinsichtlich der Aufgaben von Politik und Regierungen im Rahmen des wirtschaftlichen und sozialen Umwandlungsprozesses ebenso wie eine Herausforderung an die Demokratie;

6. STELLT fest, daß die Rolle internationaler Institutionen, einschließlich der Vereinten Nationen, als Abwehrmechanismus gegenüber gefährlichen Bedrohungen des Weltfriedens unverzichtbar ist und auf der weltweiten Prioritätenliste ganz oben stehen sollte;

7. UNTERSTREICHT, daß die sozialen und wirtschaftlichen Konsequenzen für die Zukunft der Menschheit verheerend sein werden, wenn angesichts so dynamischer und komplexer Prozesse keine Pläne für eine Weltregierung erarbeitet werden;

8. BETONT, daß die Globalisierung, zusammen mit der Dezentralisierung der Produktion und der technischen Innovation, dazu beigetragen hat, die Zahl der entwickelten Nationen zu vergrößern, und viele Weltregionen - von Südamerika bis Südostasien und von gewissen osteuropäischen Ländern bis zum indischen Subkontinent - im Waren- und Dienstleistungsbereich erhebliches Wachstum verzeichnen, diesem wirtschaftlichen Wachstum aber kein ähnliches Wachstum im sozialen Bereich und bezüglich des Lebensstandard gegenübersteht;

9. IST sich ferner der Tatsache bewußt, daß sich die Kluft zwischen entwickelten und Entwicklungsländern, was Einkommen und Lebensqualität angeht, vergrößert hat und sich diese sozialen Ungleichgewichte in den vergangenen 20 Jahren selbst in den westlichen Ländern verschärft haben, während Kriege, Hungersnöte und politische Krisen enorme Wanderungsbewegungen auslösen und das Auseinanderbrechen des Sowjetblocks vor allem in der ehemaligen Sowjetunion zur ungezügelten Ausbreitung des kapitalistischen Wildwuchses führt;

10. IST der Überzeugung, daß die soziale Regulierung des Verkehrssystems für jedes neue Weltmodell der wirtschaftlichen Entwicklung unverzichtbar ist, wenn es in der Lage sein soll, Wirtschaftswachstum und freie Märkte zu fördern und gleichzeitig Sozialvorschriften und Sicherheitsvorkehrungen in vollem Umfang zu respektieren sowie für die Ausbreitung der politischen Demokratie zu sorgen;

11. ERKLÄRT, daß Europa bei dieser Strategie grundlegende Bedeutung zukommt. Die Sozialnormen und die Einkommensverteilung in dieser Weltregion ebenso wie die weit verbreiteten demokratischen Institutionen bilden einen wichtigen Bezugspunkt für die Schaffung eines faireren und ausgewogeneren Gesellschafts- und Wirtschaftsmodells in den übrigen Teilen der Welt;

12. IST der Überzeugung, daß die Schaffung der Europäischen Währungsunion einen Eckpfeiler größerer politischer und gesellschaftlicher Einheit auf dem Kontinent bilden muß;

13. BESCHLIESST,

i) dafür Sorge zu tragen, daß die politischen Initiativen der Verkehrsgewerkschaften aller Länder gegenüber nationalstaatlichen Regierungen und internationalen Institutionen auf die Schaffung eines sozialen Ordnungsrahmens für die Verkehrswirtschaft abzielen und,

ii) daß dies in den kommenden Jahren eine absolut vorrangige Aufgabe werden sollte.

Nr. 3: Gewerkschaftsmitgliedschaft

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. UNTERSTREICHT, daß die gewerkschaftliche Organisierung der Beschäftigten die wesentliche Grundlage der Gewerkschaftsbewegung bildet;

2. STELLT fest, daß der gewerkschaftliche Organisationsgrad der Beschäftigten in einzelnen Ländern und Kontinenten sehr unterschiedlich ist;

3. STELLT fest, daß Gewerkschaften auch in Ländern, in denen ein relativ hoher gewerkschaftlicher Organisationsgrad die Regel ist, Mitglieder verloren haben;

4. VERWEIST auf das mangelnde Interesse junger Beschäftigter an einer aktiven Mitwirkung an der Gewerkschaftsarbeit;

5. STELLT fest, daß der gewerkschaftliche Organisationsgrad unter den Beschäftigten im nicht gewerblichen Bereich, darunter auch Frauen, typischerweise niedriger liegt als unter den Beschäftigten in den traditionellen Berufen der Verkehrswirtschaft;

6. VERWEIST auf die Tatsache, daß sich die traditionellen Abgrenzungen zwischen einzelnen Beschäftigtengruppen aufgrund von Veränderungen bei der Arbeitsorganisation zunehmend verwischen;

7. ERKENNT, daß die Verantwortung für die gewerkschaftliche Organisierung der Beschäftigten und die Gewerkschaftsarbeit an erster Stelle bei den nationalen Gewerkschaften liegt, aber

39. ITF-KONGRESS

8. IST der Auffassung, daß gewerkschaftliche Organisation und Gewerkschaftsarbeit auch durch internationale Zusammenarbeit gefördert werden können;
9. IST der Auffassung, daß die ITF als globale Gewerkschaftsorganisation für die Verkehrswirtschaft dafür zuständig sein sollte, die oben erwähnte internationale Zusammenarbeit in Gang zu setzen und zu koordinieren;
10. BESCHLIESST, daß die ITF Maßnahmen ergreifen sollte, um den gewerkschaftlichen Organisationsgrad in der Verkehrswirtschaft anzuheben, z. B. vermittels einer Werbekampagne unter neuen Beschäftigtengruppen, um diese im Kampf um die Verteidigung der Interessen der Verkehrsbeschäftigten zu vereinen.

Nr. 4: Arbeitszeiten und Arbeitsplatzsicherheit

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. NIMMT zur Kenntnis, daß Arbeitszeiten und Beschäftigung in den vergangenen Jahren umfassenden Veränderungen unterworfen waren, wobei eine Tendenz zu kürzeren Arbeitszeiten und informelleren Formen der Beschäftigung zu erkennen ist;
2. STELLT in diesem Zusammenhang fest, daß der berechtigte Wunsch der Beschäftigten, durch flexiblere Arbeitsorganisation Einfluß auf ihre eigenen Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zu nehmen, die Gefahr des Mißbrauchs mit sich bringt, der in geringerer Arbeitsplatzsicherheit und schlechteren Beschäftigungsbedingungen resultieren kann;
3. IST der Überzeugung, daß die aktuelle Entwicklung, die die Arbeitsplatzsicherheit gefährdet, unerwünscht ist und negative Folgen für die Beschäftigten, insbesondere Frauen, hat, deren kürzere Arbeitszeiten und lockerere Einbindung in den Arbeitsmarkt ihr wirtschaftliches und soziales Wohlergehen in ernstzunehmender Weise beeinträchtigen;
4. IST ferner der Überzeugung, daß internationale Vorschriften im Hinblick auf Arbeitsplatzsicherheit, Arbeitszeiten und andere Beschäftigungsbedingungen nicht universell eingehalten werden, wodurch verbreitetem Mißmanagement in Personalfragen und letztendlich der Verweigerung der Gewerkschaftsrechte der Beschäftigten Tür und Tor geöffnet wird;
5. HÄLT es daher für notwendig, daß die ITF die aktuellen Entwicklungen aufmerksam beobachten und die Frage der Arbeitszeiten und der Arbeitsplatzsicherheit auf höherer politischer Ebene in den verschiedenen internationalen Gremien zur Sprache bringen sollte;
6. EMPFIEHLT, daß der Kongreß die Maßnahmen des ITF-Sekretariats zur Beobachtung der Entwicklungen bei Arbeitszeiten und Beschäftigungsformen unterstützen und die ITF auffordern sollte, in Zusammenarbeit mit den ihr angeschlossenen Organisationen einen Prozeß in Gang zu setzen, der die Frage der Arbeitszeiten und der Arbeitsplatzsicherheit zum Gegenstand globaler Beratungen bei anderen zuständigen internationalen Gremien macht.

Nr. 5: Aufklärung über Gleichstellungsfragen

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. STELLT fest, daß die Gleichstellung im Verhältnis zwischen Männern und Frauen selbst bei Gewerkschaftsorganisationen noch nicht verwirklicht ist, auch wenn sie in vielen Fällen Ziele und politische Strategien verfolgen, die auf eine Gleichstellung innerhalb der Organisation hinwirken sollen. Die Zahl der Frauen in den Entscheidungsgremien entspricht nur in seltenen Fällen ihrem Anteil an der Mitgliedschaft.
2. Hierfür gibt es viele Gründe, die sich in der Regel von einer Organisation zur anderen und von einem Land zum anderen unterscheiden. Häufig liegen dabei Einstellungen und Wertesysteme zu-

grunde, die sich im Laufe der Geschichte und aus der Tradition heraus entwickelt und zur Entstehung eines sehr unterschiedlichen Männer- bzw. Frauenbilds geführt haben.

3. BETONT, daß dieses unterschiedliche Männer- bzw. Frauenbild universell verbreitet und unabhängig von Alter, Herkunft, Kultur oder Glaubensbekenntnis ist. In allen Gesellschaften ist der Sozialisationsprozeß, der uns zu Individuen macht und in dessen Verlauf wir Rollenverhalten, Einstellungen und Vorstellungen der Menschen aus unserer Umgebung übernehmen, unterschiedlich für Jungen und Mädchen - für Männer und Frauen. Es ist notwendig, sich dieser Tatsache bewußt zu sein und die Konsequenzen zu verstehen, wenn wir die Vorstellung von der natürlichen männlichen Überlegenheit überwinden wollen;
4. WEIST darauf hin, daß Bemühungen um Gleichstellung am Arbeitsplatz und in der Gesellschaft bei unseren eigenen Organisationen und unseren eigenen Überzeugungen ansetzen müssen. Diese Bemühungen führen unweigerlich zu neuen Erkenntnissen, die die Grundlage unseres Handelns, Denkens und unserer Entscheidungen bilden;
5. IST der Überzeugung, daß die Konzepte Gerechtigkeit, Führungsqualität und Kompetenz als Motivation dienen können. Langfristig wird dies zu stärkeren und kompetenteren Organisationen führen, die weitaus besser unter ihren Mitgliedern verwurzelt sind.

BESCHLIESST daher, daß

- i) die ITF bei ihrer strategische Planung der Aufklärung über Gleichstellungsfragen als Mittel zur Schaffung repräsentativerer und gerechterer Strukturen mehr Gewicht beimessen sollte;
- ii) derartige Aufklärungsmaßnahmen als natürlicher Bestandteil der Schulung von Führungskräften auf allen Ebenen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften anzusehen sind;
- iii) das langfristige Ziel in der Schaffung starker Organisationen mit solider Verwurzelung unter ihren Mitgliedern und breit gestreuter Kompetenz bestehen sollte.

Nr. 6: Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. VERWEIST auf die rasche und zunehmende Eingliederung der Frauen in den Arbeitsmarkt und die Anerkennung der Gleichberechtigung, die für die Frauen und ihre gesellschaftliche Integration einen bedeutenden Fortschritt und einen Bruch mit den überkommenden soziokulturellen Traditionen darstellen, während jedoch noch immer erhebliche Hindernisse fortbestehen, die eine volle und den Männern gleichberechtigte Integration der Frauen in die Arbeitswelt erschweren, und sich Frauen im Verkehrssektor in einer ganz besonderen Lage befinden;
2. STELLT fest, daß die Präsenz berufstätiger Frauen im Verkehrssektor in den vergangenen 15 Jahren deutlich zugenommen hat, daß die Beschäftigung in diesem Sektor aber noch immer eine Domäne der Männer ist, wobei die Frauen etwa 10 Prozent der Arbeitskräfte insgesamt ausmachen;
3. STELLT fest, daß sich diese Situation mehr oder weniger exakt in der gewerkschaftlichen Tätigkeit der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, und der ITF selbst, widerspiegelt; die geringe Zahl von Frauen, die sich auf betrieblicher Ebene als Gewerkschaftsvertreterinnen betätigen, wird auch bei der Besetzung verantwortlicher Positionen innerhalb der Organisation reflektiert;
4. BESCHLIESST, die gleichberechtigte Integration der Frauen in den Arbeitsmarkt zu fördern und ihre gleichberechtigte Miteinbeziehung auf gewerkschaftlicher Ebene voranzutreiben, wobei in allen Bereichen der gewerkschaftlichen Tätigkeit der ITF Raum geschaffen werden muß zur Überprüfung der Miteinbeziehung der Arbeitnehmerinnen sowie der Umstände, die einer derartigen Beteiligung im Wege stehen, und zur Förderung der erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung dieser Hindernisse;



39. ITF-KONGRESS

5. BESCHLIESST, die Frauenabteilung der ITF zu stärken und ihr die Funktion als "Gleichstellungsmonitor" zuzuweisen, der überprüft, in welchem Maße sich die verschiedenen Tätigkeitsbereiche der Föderation um eine Integration der Arbeitnehmerinnen bemühen, und gleichzeitig Unterstützung und Anreize für die Verabschiedung entsprechender Maßnahmen bereitstellt;
6. STELLT fest, daß politische Strategien zur Förderung der Chancengleichheit der Geschlechter nicht als reine Frauensache angesehen werden dürfen; ganz im Gegenteil - die Frauen selbst müssen sich nicht erst darüber bewußt werden, daß sie den Männern gleichwertig sind und in den Genuß der gleichen Möglichkeiten kommen sollten; sie sind die konkreten Opfer der Diskriminierung, nicht ihre Fürsprecherinnen. Aus diesem Grunde müssen diese Fragen in ein gemeinsames Projekt einfließen, das auf den gesellschaftlichen Wandel abzielt;
7. BESCHLIESST, daß die Föderation mit ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit die Chancengleichheitspolitik stärken und dabei Themen wie der gleichen Bezahlung; der Nichtdiskriminierung von Beschäftigtengruppen, in denen Frauen besonders zahlreich vertreten sind, bei den Löhnen; dem Ausbau der Sozialdienste zur Vermeidung einer Benachteiligung von Menschen mit familiären Pflichten im Berufsleben; der Verabschiedung von Maßnahmen zum größtmöglichen Schutz von Gesundheit und Sicherheit von Mutter und Kind während der Schwangerschaft; und der weitestgehenden Eröffnung von Möglichkeiten für Männer und Frauen, ihren familiären Verpflichtungen nachzukommen, besondere Aufmerksamkeit schenken sollte;
8. BESCHLIESST vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die Umsetzung der auf dem EU-Gipfel von Luxemburg im November 1997 verabschiedeten Leitsätze für 1998, daß die ITF die fünf vorgegebenen Zielsetzungen übernehmen und im Anschluß an die ITF-Frauenkonferenz am 26. und 27. November 1998 in Neu-Delhi (Indien) mit besonderem Nachdruck auf die dritte Zielsetzung hinarbeiten sollte, *d. h. die Förderung der Chancengleichheit für Männer und Frauen*;
9. BESCHLIESST zu diesem Zweck, die Chancengleichheitspolitik durch Maßnahmen mit den folgenden Zielen auszubauen:

I. KAMPF GEGEN DIE UNGLEICHBEHANDLUNG VON MÄNNERN UND FRAUEN

- Erstellung einer aktualisierten Studie über Arbeitsplätze, Berufe und Bereiche, in denen Frauen unterrepräsentiert sind, um ihre Beschäftigung zu fördern;
- Festlegung eines konkreten rechtlichen Rahmens für positive Maßnahmen, um zu gewährleisten, daß die vorhandenen Hürden auf dem Arbeitsmarkt aus dem Weg geräumt werden, und so für die Beseitigung geschlechtsbedingter Diskriminierung und die Förderung der Chancengleichheit zu sorgen;
- Anwendung des Prinzips "gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit" im Sinne des Memorandums der EU-Kommission vom 23. Juni 1994;
- Erarbeitung von Änderungsvorschlägen zur nationalstaatlichen Gesetzgebung, die die Beweislast in allen Fällen der geschlechtsbedingten Diskriminierung automatisch umkehren würden;
- Drängen auf Verabschiedung des europäischen Verhaltenskodex in bezug auf sexuelle Belästigung;
- Drängen auf die Übernahme der EU-Richtlinie 92/88/EWG über den Mutterschutz und ihrer Anhänge in das innerstaatliche Recht derjenigen Länder, in denen dies noch nicht geschehen ist;
- Förderung der Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern über Maßnahmen zur Beseitigung geschlechtsbedingter Diskriminierung und zur Förderung der Chancengleichheit auf betrieblicher Ebene ebenso wie in der Verkehrswirtschaft generell.

II. VERABSCHIEDUNG VON MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE

- Staatliche Subventionierung der Kinderbetreuung in Betreuungseinrichtungen und zu Hause entweder durch Bereitstellung entsprechender Einrichtungen durch den Staat oder in Form von diesbezüglichen Absprachen mit den zuständigen staatlichen Stellen;

- Festschreibung von Regelungen im nationalen Arbeitsrecht, die den Fortbestand des regulären Urlaubsanspruchs zusätzlich zum Mutterschaftsurlaub garantieren, falls beide zeitlich zusammenfallen;
- Übernahme der EU-Richtlinie 96/34 vom 3. Juni 1996 über den Elternurlaub in das innerstaatliche Recht;
- Verabschiedung von arbeitsrechtlichen Vorschriften, die die Beendigung eines Beschäftigungsverhältnisses durch Kündigung, durch Nichtverlängerung des Vertrages oder wegen Nichtbestehens der Probezeit ausdrücklich verbieten, wenn dies unmittelbar mit der Mutterschaft (Schwangerschaft, Geburt und Stillzeiten) bzw. der Betreuung und Pflege abhängiger Kinder oder Familienangehöriger in Zusammenhang steht, und die Möglichkeit bieten, in diesem Zusammenhang ausgesprochene Entlassungen für nichtig zu erklären;
- Verabschiedung verbindlicher Vorschriften über die befristete Beschäftigung von Mitarbeiter/-innen als Vertretung für Beschäftigte während des Elternurlaubs oder des erweiterten Elternurlaubs.

III. MASSNAHMEN ZUR ERLEICHTERUNG DER WIEDEREINGLIEDERUNG DER FRAUEN IN DEN ARBEITSMARKT.

- Vorrangige Berücksichtigung bestimmter Gruppen von Frauen (Frauen über 35; Frauen mit alleiniger Verantwortung für die Familie; Frauen, die nach längerer Abwesenheit wegen familiärer Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Betreuung von Kindern oder Familienangehörigen in das Berufsleben zurückkehren möchten) hinsichtlich des Zugangs zu Schulungs- und Ausbildungsmöglichkeiten;
- garantierter Zugang zur beruflichen Aus- und Weiterbildung während durch Mutter-/Vaterschaft oder die Betreuung und Pflege von Kindern bzw. Familienangehörigen bedingter Karrierepausen.

Nr. 7: Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 87

Der 39. Kongress der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. VERWEIST auf die Präambel der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation, die ausdrücklich den Grundsatz der Vereinigungsfreiheit als Instrument zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zur Herstellung des Friedens anerkennt;
2. VERWEIST des weiteren auf die UN-Menschenrechtserklärung (1948), in der das Recht auf freie Meinungsäußerung und auf Vereinigungsfreiheit als unverzichtbare Voraussetzung für den anhaltenden Fortschritt bekräftigt wird;
3. NIMMT zur Kenntnis, daß sich im Jahre 1998 die Verabschiedung sowohl der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen als auch von IAO-Übereinkommen 87 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes zum 50. Male jährt;
4. STELLT mit tiefer Besorgnis fest, daß IAO-Übereinkommen 87 auch fünfzig Jahre nach seiner Verabschiedung von vielen Ländern noch nicht ratifiziert wurde und die Verletzungen der Arbeitnehmerrechte und die gesellschaftlichen Ungleichgewichte sich in diesen Ländern aufgrund dieser Tatsache weiter verschärfen;
5. IST der festen Überzeugung, daß Gewerkschaftsrechte Menschenrechte sind, die als solche von allen Ländern zu respektieren und zu schützen sind;

APPELLIERT an das ITF-Sekretariat,

- i) mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln Einfluß auf die betreffenden Länder zu nehmen, um sie zur Ratifizierung, Umsetzung und Einhaltung von IAO-Übereinkommen 87 zu bewegen;
- ii) den IAO-Generaldirektor aufzufordern, denjenigen Ländern, die IAO-Übereinkommen 87 noch nicht ratifiziert haben, dessen unverzügliche Ratifizierung zu empfehlen.

39. ITF-KONGRESS

Nr. 8: Kernwaffen und Frieden

Der 39. ITF-Kongreß vom 29. Oktober bis zum 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. ERINNERT an die auf dem (38.) Jubiläumskongreß 1996 in London (Großbritannien) verabschiedete EntschlieÙung über "Internationale Solidarität für den Frieden", in der die damals von Frankreich und China durchgeführten Atomtests verurteilt und ein Appell an alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften gerichtet wurde, sich für Frieden und Abrüstung einzusetzen;
2. BEKRÄFTIGT seine bedingungslose Ablehnung gegenüber Herstellung, Erprobung, Entwicklung, Besitz, Stationierung und Einsatz von Atomwaffen durch egal welches Land;
3. IST sich der Tatsache bewußt, daß das Risiko des Einsatzes von Kernwaffen im Rahmen lokaler Konflikte oder als terroristische Waffen in der Ära nach Beendigung des Kalten Krieges zunehmend an die Stelle der Gefahr eines weltweiten Atomkriegs zwischen den Supermächten tritt;
4. LEHNT jede Handlung von Regierungsseite ab, die potentiell zur weiteren Verbreitung von Kernwaffen beiträgt und dem Grundsatz der nuklearen Abrüstung zuwiderläuft;
5. VERURTEILT die von der indischen und pakistanischen Regierung im Mai 1998 durchgeführten Atomtests und appelliert an beide Regierungen, unverzüglich ein Moratorium für alle weiteren Versuche bzw. die Stationierung ihrer Kernwaffen zu erklären;
6. UNTERSTÜTZT mit Nachdruck die Forderung der indischen Gewerkschaften, die zur Förderung der Nuklearprogramme genutzten Ressourcen in die wirtschaftliche und soziale Entwicklung fließen zu lassen;
7. ERKENNT, daß Frieden nicht einfach die Abwesenheit von Krieg ist, und daß die Überwindung politischer und wirtschaftlicher Ungleichgewichte sowie die weltweite Respektierung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte Voraussetzung für die Schaffung eines echten und anhaltenden Weltfriedens sind;
8. APPELLIERT daher an alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, gemeinsam mit ihren nationalen Gewerkschaftsdachverbänden auf ein völliges Verbot aller Atomwaffenversuche und die Ausarbeitung eines umfassenden, multilateralen Abrüstungsvertrags mit verbindlicher Wirkung für alle - große ebenso wie kleine - Staaten hinzuwirken;
9. APPELLIERT an den ITF-Vorstand, gegenüber dem IBFG und anderen Internationalen Berufssekretariaten die Mobilisierung einer internationalen Gewerkschaftskampagne zugunsten der nuklearen Abrüstung und des Weltfriedens vorzuschlagen.

Nr. 9: Europäische Strukturen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft

Der 39. ITF-Kongreß vom 29. Oktober bis zum 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. VERWEIST auf die EntschlieÙung über die Zusammenarbeit zwischen ITF und "Brüsseler Ausschuß", die auf dem 37. ITF-Kongreß in Genf (Schweiz) verabschiedet wurde;
2. NIMMT die umfassenden Beratungen zur Kenntnis, die sowohl innerhalb des ITF-Vorstands als auch in den verschiedenen Gremien des Verbandes der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) über eine Vermeidung von Überschneidungen bei der Tätigkeit und stärkere Zusammenarbeit geführt wurden;
3. NIMMT die laufenden Verhandlungen zwischen der EU und einer Reihe von Ländern in Mittel- und Osteuropa, die voraussichtlich in einigen Jahren in einer neuerlichen Erweiterung der Europäischen Union resultieren werden, ebenso zur Kenntnis wie die Tatsache, daß sich die Euro-

päische Union zur beherrschenden Instanz hinsichtlich der Verkehrs- und Sozialpolitik in ganz Europa entwickelt;

4. BEGRÜSST den Beschluß der FST-Generalversammlung vom November 1997, eine Arbeitsgruppe über die künftigen Beziehungen ITF/FST einzurichten;

5. BESTÄTIGT die Schlußfolgerungen von der Sitzung dieser Arbeitsgruppe am 4. September 1998, die später vom Koordinierungsausschuß des FST bekräftigt wurden und die Auflösung des FST ebenso wie der vorhandenen europäischen Strukturen der ITF und statt dessen die Schaffung einer neuen Struktur für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft vorsehen, die gleichzeitig als europäische Region der ITF und als Verkehrsverband des Europäischen Gewerkschaftsbundes fungieren kann; und

6. APPELLIERT an den ITF-Vorstand, sich nachdrücklich für die Einrichtung einer solchen neuen europäischen Struktur einzusetzen, die im Hinblick auf politische Maßnahmen, insbesondere bezüglich der Aktivitäten der EU, ein hohes Maß an Autonomie genießen, dabei aber den übergeordneten globalen Rahmen der internationalen Solidarität respektieren sollte, der von den Beschlüssen des ITF-Kongresses und des ITF-Vorstands gesteckt wird.

Bahnen

Nr. 10: Aktionstag für die Bahnen

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. VERWEIST auf die weltweite Bedeutung der Bahnen im Personen- und Güterverkehr;
2. VERWEIST auf die Tatsache, daß die Bahnen in vielen Teilen der Welt für weite Teile der Bevölkerung das einzige verfügbare Beförderungsmittel darstellen;
3. UNTERSTREICHT den Charakter der Bahnen als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel;
4. STELLT fest, daß kein Bahnsystem von den Folgen der jüngsten Vergangenheit unberührt bleibt, ob sie ihren Ursprung in einer Änderung der Eigentumsverhältnisse, Strukturreformen, Streckenstilllegungen oder finanziellem Druck haben;
5. VERWEIST auf die Kompetenz und weltweite Präsenz der ITF in diesem Verkehrssektor;
6. EMPFIEHLT, daß
 - i) die ITF-Binnenverkehrssektionen in Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Gewerkschaften einen Aktionstag zugunsten der Bahnen organisieren sollten;
 - ii) den angeschlossenen Gewerkschaften mit diesem Aktionstag die Gelegenheit gegeben werden sollte, die Aufmerksamkeit der verkehrspolitischen Entscheidungsträger auf die Interessen der Bahnkunden und der Bahnbeschäftigten zu lenken.

Straßentransport

Nr. 11: Straßengüterverkehrswirtschaft

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. STELLT fest, daß es sich bei der Straßengüterverkehrswirtschaft weltweit um eine fragmentierte und in vielerlei Hinsicht altmodische Branche handelt;
2. STELLT des weiteren fest, daß der Branche überall in der Welt sehr kleine und schwache Unter-

39. ITF-KONGRESS

nehmen, darunter ein hoher Anteil von Kleinstunternehmen mit nur ein oder zwei Fahrzeugen, angehören;

3. STELLT ferner fest, daß die Rentabilität des Sektors in der Regel sehr gering ist und das Arbeitsumfeld ebenso wie Bezahlung, Sozialleistungen und andere Beschäftigungsbedingungen schlechter sind als in anderen Wirtschaftsbereichen;
4. BETONT, daß in der Straßengüterverkehrswirtschaft häufig weder Beschäftigungssicherheit noch Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten existieren;
5. ERKENNT, daß den Unternehmen in der Straßengüterverkehrswirtschaft die nötigen Fachkenntnisse im Hinblick auf Arbeitnehmerrechte, Arbeitsumfeld und andere Fragen von Bedeutung für die einzelnen Beschäftigten fehlen;
6. ERKENNT darüber hinaus, daß die Unternehmen in der Straßengüterverkehrswirtschaft im Gegensatz zu anderen Branchen sehr häufig nicht in der Lage sind, ihre Interessen gegenüber ihren Kunden, und vor allem gegenüber großen Unternehmen, zu verteidigen;
7. ERKENNT außerdem, daß die Probleme der Straßengüterverkehrswirtschaft hinsichtlich der Verteidigung ihrer Interessen die Hauptursache für zunehmendes Sozialdumping, die Ausbreitung des unlauteren Wettbewerbs und die wachsende Zahl von Wirtschaftsstraftaten in der Branche sind;
8. STELLT fest, daß die Freizügigkeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer unter anderem aufgrund des in der Europäischen Union geltenden Prinzips des freien Dienstleistungsverkehrs zunimmt;
9. STELLT ferner fest, daß die Straßengüterverkehrswirtschaft die Voraussetzungen geschaffen hat, um unterschiedliche Gruppen von Beschäftigten gegeneinander auszuspielen, und daß dies die Wahrung und Sicherung von Kollektivverträgen und anderen Schutzbestimmungen erschwert;
10. IST sich der Tatsache bewußt, daß wirtschaftliche, politische, kulturelle und gesellschaftliche Unterschiede zwischen einzelnen Ländern und Kontinenten regional unterschiedliche Bedingungen in der Straßengüterverkehrswirtschaft entstehen lassen;
11. IST sich außerdem der Tatsache bewußt, daß der Verkehrsmarkt der Zukunft durch beständig wachsende Anforderungen seitens einer Wirtschaft charakterisiert sein wird, die ununterbrochen expandiert und deren Expansion u. a. Folgen für logistische Lösungen haben wird;
12. ERKENNT, daß die Konsequenzen der derzeitigen Situation in größeren Einzelheiten geprüft und analysiert werden müssen, um festzustellen, ob die derzeitige Struktur der Straßengüterverkehrswirtschaft mit den Erwartungen eines zunehmend international ausgerichteten Marktes vereinbar ist;
13. IST der Überzeugung, daß der Position kleiner Unternehmen und ihrem Verhältnis zu ihrem Umfeld größeres Augenmerk geschenkt werden muß;
14. IST der Überzeugung, daß die ITF als einzige Organisation in der Lage ist, sich unter branchenspezifischen und politischen Aspekten umfassend mit den Problemen einzelner Beschäftigter in der Straßengüterverkehrswirtschaft auseinanderzusetzen;
15. IST darüber hinaus der Überzeugung, daß der Funktion von Kollektivverträgen als Gegengewicht zum Sozialdumping der gleiche Stellenwert eingeräumt werden muß wie der Billigflaggenkampagne;
16. DRÄNGT den ITF-Generalsekretär,

- i) Sofortmaßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, daß die künftige Struktur der Straßen-güterverkehrswirtschaft und die Bedingungen in dem Sektor zum Gegenstand von Studien und Analysen gemacht werden;
- ii) zu gewährleisten, daß diese Studien und Analysen branchenspezifische und politische Aspekte zum Ausgangspunkt haben;
- iii) Sofortmaßnahmen zu ergreifen, um zu untersuchen, inwieweit dem Sozialdumping in der Stra-ßengüterverkehrswirtschaft durch den Abschluß von Kollektivverträgen nach dem Vorbild der Ver-träge in der Billigflaggenschiffahrt entgegengewirkt werden kann.

Nr. 12: Arbeitsbedingungen des Lkw-Fahrpersonals in Indien

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. STELLT fest, daß viele hunderttausend Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer in Indien unter erschreckenden Arbeitsbedingungen leiden;
2. STELLT ferner fest, daß sie sich gezwungen sehen, Tag und Nacht, gelegentlich sogar 12 bis 16 Stunden am Tag und mehrere Tage hintereinander ohne Unterbrechung zu arbeiten und dabei sehr weite Entfernungen zurückzulegen, ohne in den Genuß der vorgeschriebenen oder auch nur ange-messener Ruhezeiten zu kommen, und dabei zudem über mehrere Wochen von ihren Familien ge-trennt sind;
3. STELLT darüber hinaus fest, daß sie äußerst niedrige Löhne erhalten und nicht in den Genuß sonstiger Leistungen, wie z. B. Urlaub, Altersruhegeld usw., kommen;
4. STELLT des weiteren fest, daß die Fahrerinnen und Fahrer als Folge der überlangen Arbeitszei-ten, der fehlenden Ruhemöglichkeiten und des Schlafmangels, der äußerst schlechten Lebensbe-dingungen und ihres sich verschlechternden Körperzustandes häufig in Unfälle verwickelt werden und dabei ums Leben kommen;
5. APPELLIERT an die indische Regierung, bei nächster Gelegenheit gesetzliche Vorschriften in Kraft zu setzen, die dem Lkw-Fahrpersonal die folgenden Garantien zusichern:
 - i) Arbeitsplatzsicherheit
 - ii) einen 8-Stunden-Tag
 - iii) ausreichende und angemessene Ruhezeiten sowie wöchentliche freie Tage und Jahresurlaub
 - iv) einen angemessenen Lohn
 - v) eine Form der Altersversorgung, z. B. Betriebsrente, freiwillige Leistungen des Arbeitgebers, Rente usw.
 - vi) medizinische Betreuung und Bargeldleistungen sowie
 - vii) eine Lebensversicherung;
6. APPELLIERT an die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Landes, bei der Regierung auf die Umsetzung des oben aufgeführten Katalogs von Garantien zu drängen.

Häfen

Nr. 13: Hafentarbeitersektion

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. STELLT fest, daß die Entwicklung der Hafensysteme während der vergangenen Jahre durch einen fortlaufenden Modernisierungsprozeß gekennzeichnet war, aber gleichzeitig auch durch einen Prozeß der Privatisierung von Dienstleistungen, die traditionell dem öffentlichen Sektor zugerechnet werden;

39. ITF-KONGRESS

2. STELLT fest, daß dieser Privatisierungsprozeß kein ausschließlich auf die Hafenwirtschaft beschränktes Phänomen, sondern vielmehr die Folge eines liberal-konservativen Wirtschaftsmodells ist, das sich in den vergangenen Jahren in der Wirtschaft international durchgesetzt hat und in alle Bereiche der Wirtschaftstätigkeit vordringt. Dies wiederum bedeutet, daß wir diesen Prozeß nicht aufhalten können, wenn wir eine Konfrontation provozieren, sondern uns damit vielmehr an den Rand manövrieren und uns jegliche Möglichkeit verstellen würden, auf die besonders nachteiligen Aspekte dieses Prozesses Einfluß zu nehmen;

3. STELLT fest, daß wir der raschen Liberalisierung der Hafendienste mit Strategien entgegenwirken müssen, die verhindern, daß der Wettbewerb zwischen einzelnen Häfen auf der Grundlage ihres strategischen Standortes oder der Bezahlung der Beschäftigten ausgetragen wird, sondern vielmehr eine Spezialisierung der Häfen und die Diversifizierung des Verkehrs für den Wettbewerb nutzen und gleichzeitig einen internationalen sozialen Rahmen schaffen, der eine Angleichung der Bedingungen der Beschäftigten und eine Regulierung der Arbeitszeiten sowie deren gleichmäßige Verteilung ermöglicht;

BESCHLIESST, daß

- i) der Wettbewerb zwischen den Häfen verschiedener Länder nicht auf Kosten der Beschäftigten ausgetragen werden darf;
- ii) ein supranationales soziales Rahmenwerk zur Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, einschließlich der Sicherheit des Arbeitsumfelds, geschaffen werden muß, wann und wo immer die Gewerkschaften dies für angemessen ansehen;
- iii) angeschlossene Gewerkschaften in Situationen, in denen gemeinsam und nachdrücklich gegen die Abschaffung öffentlicher Dienstleistungen Position bezogen werden muß, zu unterstützen sind;
- iv) die Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 137 und 152 durch diejenigen Länder, die sie bislang noch nicht ratifiziert haben, ebenso wie ihre Umsetzung in allen Ratifizierungsländern dringend geboten ist;
- v) die ablehnende Haltung der Gewerkschaften gegenüber den politischen Strategien aller Arbeitgeber und staatlicher Stellen bekräftigt werden muß, soweit sie nicht auf unsere Forderungen eingehen.

Nr. 14: Chilenische Hafentarbeiter

Der 39. ITF-Kongreß vom 29. Oktober bis zum 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. NIMMT zur Kenntnis, daß die versteckte Privatisierung, die Ende dieses Jahres in Kraft treten soll, allen verfügbaren Informationen nach eindeutig das größte Problem der Hafentarbeiter im Rahmen der Modernisierung der chilenischen Hafengesellschaft EMPORCHI darstellt und der sogenannte Privatisierungsprozeß eine Neustrukturierung der Belegschaften auslösen wird. Das wichtigste Anliegen der Gewerkschaften ist es, daß die Verhandlungskommission der Regierung den Vorschlägen der Verhandlungskommission der Arbeitnehmerseite gemäß dem in der Verfassung verankerten Konzept der Gleichheit vor dem Gesetz und dem Prinzip der Subsidiarität zustimmt und sie umsetzt;

2. BEKRÄFTIGT, daß sich diese Hafenreform nachteilig auf die Interessen der Beschäftigten, u. a. ihre Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen sowie ihre Sozialversicherungsansprüche, auswirken und die Möglichkeiten der Gewerkschaftsorganisationen, ihre derzeitigen und künftigen Mitglieder zu vertreten, in ihrem Auftrag zu verhandeln und ihre Interessen zu verteidigen, erheblich beeinträchtigen wird;

3. IN dem Bewußtsein, daß sich die Forderungen der Hafentarbeiter auf eine Regulierung des

Hafenbetriebs, der Ausbildung und der finanziellen Abfindungen beziehen, also auf Maßnahmen, die im Rahmen früherer Reformen (Hafenreform 1981, Gesetz 18.032) in Kraft gesetzt wurden;

4. **ANGESICHTS** der Haltung der chilenischen Regierung, die die von der Hafenreform betroffenen Beschäftigten weder weiterbeschäftigen noch ihnen eine Abfindung auszahlen will und die Gewerkschaften damit veranlaßte, Kundgebungen und Arbeitsniederlegungen im Hafenbetrieb zu organisieren;

5. **VERURTEILT** die unnachgiebige Haltung der chilenischen Regierung, die sich den minimalen Forderungen der Beschäftigten widersetzt und damit die von der Delegation Chiles auf dem dreigliedrigen IAO-Treffen über die sozialen und arbeitnehmerrelevanten Probleme infolge von Strukturanpassungen in der Hafenwirtschaft mitgetragene Entschließung unterläuft;

6. **BESCHLIESST**, internationale Solidaritätsmaßnahmen zur Unterstützung der chilenischen Hafenarbeiter zu organisieren und in diesem Zusammenhang alle erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Unterstützung in Form von Gewerkschaftsaktionen sowie wirtschaftlichen und politischen Maßnahmen der Gewerkschaften, z. B. Streikaktionen und Boykottierung chilenischer Ladungen in den verschiedenen Häfen weltweit, zu ergreifen, bis die Probleme der chilenischen Hafenarbeiter gelöst sind.

Seeschifffahrt

Nr. 15: Beibehaltung der IAO-Mechanismen im Hinblick auf den maritimen Sektor

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. **STELLT** fest, daß die Internationale Arbeitsorganisation seit ihrer Gründung den einzigartigen Charakter der Schifffahrtswirtschaft erkannt hat, dem zahlreiche Länder auch in speziellen Schifffahrtsgesetzen Rechnung tragen;
2. **STELLT** des weiteren fest, daß aus diesem Grunde ein besonderes Verfahren geschaffen wurde, um geeignete Themen aufzuzeigen, zu denen im Rahmen speziell einberufener Sitzungen der Internationalen Arbeitskonferenz, die sich ausschließlich mit Schifffahrtsangelegenheiten befassen, Normen verabschiedet werden sollten;
3. **WIDERSETZT** sich nachdrücklich jedem Versuch, den Status quo bei den IAO-Mechanismen zur Verabschiedung von Normen für die Schifffahrtswirtschaft zu verändern;
4. **APPELLIERT** an das ITF-Sekretariat,
 - i) gemeinsam mit dem Internationalen Reederverband mit Eingaben auf den IAO-Generaldirektor und die Mitglieder des Verwaltungsrates ebenso wie andere interessierte Parteien einzuwirken;
 - ii) sich mit Hilfe geeigneter Lobbyaktivitäten der Unterstützung wohlwollender Regierungen zu versichern;
5. **APPELLIERT** an die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften, ihren jeweiligen nationalstaatlichen Regierungen und Gewerkschaftsdachverbänden in entsprechenden Eingaben die dringende Notwendigkeit der Beibehaltung der IAO-Mechanismen für den Schifffahrtssektor verständlich zu machen und auch ihre Unterstützung zu erbitten.

Nr. 16: Kabotage in der Schifffahrtswirtschaft

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. **VERWEIST** auf die große Bedeutung der Kabotage für alle der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften als Waffe im Kampf um die Erhaltung von Arbeitsplätzen für einheimische Seeleute;

39. ITF-KONGRESS

2. IST sich der Tatsache bewußt, daß die Beschäftigung einheimischer Seeleute auf Schiffen in echten, ersten nationalen Registern aufgrund regionaler und internationaler Entwicklungen bei der Kabotage gefährdet ist;
3. NIMMT insbesondere die Entwicklungen im Rahmen der Liberalisierung des Binnenmarktes bei den Seeverkehrsdiensten in der Europäischen Union sowie die Vorschläge der EU-Kommission zur Kenntnis, die im Falle ihrer Inkraftsetzung die Beschäftigungsmöglichkeiten der Mitglieder der angeschlossenen Gewerkschaften in Südeuropa beeinträchtigen werden;
4. NIMMT ferner zur Kenntnis, daß sich die ITF im Rahmen ihrer Politik für regionale Kabotagereregulungen als Mittel zur Erhaltung von Arbeitsplätzen für die betroffenen einheimischen Seeleute einsetzt;
5. BEKRÄFTIGT seine solidarische Unterstützung für alle der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften, die von den oben erläuterten Entwicklungen betroffen sind;
6. WIDERSETZT sich mit Nachdruck allen Änderungen am Status quo in Ländern, in denen zur Zeit Kabotagebeschränkungen gelten;
7. BESCHLIESST, daß ausnahmslos die im Gastgeberland/in den Gastgeberländern geltenden gesetzlichen Vorschriften über die Bemannung und damit in Zusammenhang stehende Fragen anzuwenden sind.

Nr. 17: Seeleutenachwuchs

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. STELLT fest, daß zur Erhaltung des Seemannsberufs und der Seeleutegewerkschaften der Zufluß angemessen qualifizierten Nachwuchses gesichert sein muß;
2. IST sich der Tatsache bewußt, daß jüngere Seeleute und Berufsanfänger in der Seeschifffahrt eventuell besondere Dienste und Unterstützung benötigen;
3. FORDERT das Sekretariat auf, in Kontakten mit dem ICSW und anderen zuständigen Einrichtungen zu prüfen, inwieweit die speziellen Bedürfnisse des Seeleutenachwuchses Berücksichtigung finden, und gegebenenfalls eine Lösung voranzutreiben.

Nr. 18: Billigflaggen

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. VERWEIST auf die von früheren ITF-Kongressen verabschiedeten Entschließungen zu Billigflaggen und insbesondere die auf dem 37. ITF-Kongreß vom 4. bis zum 11. August 1994 in Genf (Schweiz) verabschiedeten Entschließungen;
2. NIMMT mit tiefer Beunruhigung zur Kenntnis, daß sich diese Register auch 50 Jahre nach dem Start der Kampagne gegen Billigflaggen auf dem ITF-Kongreß in Oslo (Norwegen) weiter ausbreiten und enorme Arbeitsplatzverluste für Seeleute in den Ländern der nutznießenden Eigentümerschaft sowie den Niedergang der Schifffahrt unter echten Nationalflaggen verursachen;
3. IST sich bewußt, daß die ITF-Billigflaggenkampagne bei der Verfolgung ihres vorrangigen Ziels, Schiffe zur Rückkehr unter die Flagge der nutznießenden Eigentümerschaft zu bewegen, letztendlich auf eine Unterstützung für die Schifffahrt unter echten Nationalflaggen abzielt;
4. IST der nachdrücklichen Überzeugung, daß die Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten aus Ländern mit echten Nationalflaggen weiter zunehmen wird, wenn die ITF-Billigflaggenkampagne auf politischer und gewerkschaftlicher Ebene nicht intensiviert und weiter ausgebaut wird, da die

Schifffahrt unter Nationalflagge in den betreffenden traditionellen Schifffahrtsländern weiter schrumpft;

5. APPELLIERT daher an das ITF-Sekretariat,

- die Debatte über Billigflaggen im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation, und dort zunächst im Großparitätischen Seeschiffahrtsausschuß, wiederaufleben zu lassen;
- die politische Kampagne der ITF im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation fortzuführen, um letztendlich die Verabschiedung eines verbindlichen Instruments über die Schiffsregistrierungsbedingungen zu erwirken, und sich zwischenzeitlich aktiv für weitere Maßnahmen einzusetzen, die dem Erreichen dieses Ziels dienen;
- eine geeignete weltweite Aktion gegen Billigflaggenschiffe zu organisieren, deren Zeitpunkt von den zuständigen Entscheidungsgremien für die ITF-Kampagne festzulegen ist.

Nr. 19: Vorschlag für ein chilenisches Zweitregister

Der 39. Kongreß der ITF vom 29. Oktober bis 5. November 1998 in Neu-Delhi

1. NIMMT mit Besorgnis die Erklärungen des Generaldirektors der chilenischen Schifffahrtsverwaltung sowie des Präsidenten des nationalen Reederverbandes und neuen ISF-Vizepräsidenten zur Einrichtung eines neuen chilenischen Registers zur Kenntnis, das "Lösungen zur Verbesserung der Bedingungen für private chilenische Reeder durch Anpassung der Bemannungskosten und der Steuerlast an das international übliche Niveau" anbietet;
2. GEHT aufgrund einschlägiger internationaler Erfahrungen davon aus, daß dies mit einer beträchtlichen Absenkung der Heuern und einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen an Bord verbunden sein würde, was zur Ersetzung chilenischer Seeleute durch ausländische Besatzungen mit niedrigeren Heuern führen kann, daß der Vorschlag aber andererseits auch weniger Bürokratie bedeuten könnte, da die derzeit geltenden Gesetze keinerlei Garantien für internationale Investoren bieten, die chilenischen Reedern Kredite gewähren;
3. WEIST darauf hin, daß die Gewerkschaften an der Debatte über eine Initiative zur Schaffung eines leistungsfähigen und wirksamen Systems zur Förderung der Entwicklung in der Schifffahrtswirtschaft teilnehmen würden, und lehnt deshalb eine "Angleichung" der Bemannungskosten rundheraus ab;
4. STELLT fest, daß die heutigen Wettbewerbsbedingungen verbessert werden können, indem Arbeitgeber und Arbeitnehmer gemeinsam mit modernen Ansätzen an die Herausforderungen herangehen, die sich den Gewerkschaften stellen. Die Gewerkschaften unterstützen jeden Vorschlag, der im Anschluß an eine öffentliche Debatte zum Ausbau sowie zur Förderung der Handelsflotte führt. Sie lehnen jedoch Strategien ab, die für die chilenischen Seeleute einen Rückschritt bedeuten, da sich dadurch die Qualität des wenig bekannten und einsamen Seemannsberufs nur noch weiter verschlechtern würde.
5. BESCHLIESST, den chilenischen Seeleutegewerkschaften bei der Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder uneingeschränkte Unterstützung zu gewähren, und fordert den ITF-Generalsekretär auf, die erwähnten Vorschläge in einem Schreiben an die Regierung, den Senat, das Parlament und den nationalen Reederverband in Chile abzulehnen.

Anhang 2: Wichtige Vorlagen an den 39. ITF-Kongreß

39. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, 29. Oktober bis 5. November 1998 — Tagesordnung

1. Feierliche Eröffnung
2. Ansprachen der Ehrengäste und der gastgebenden Organisationen
3. Ansprache des Präsidenten
4. Wahl der Stimmenzähler/innen und Wahlprüfer/innen
5. Genehmigung der Geschäftsordnung für den Kongreß
6. Wahl des
 - a) Mandatsprüfungsausschusses
 - b) Entschließungsausschusses
7. Tätigkeitsberichte 1994-1997
Bericht des Sekretariats 1994-1998
Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend — Sachstandsbericht
8. Solidarität mobilisieren
9. Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft
10. Finanzbericht und Bericht der Rechnungsprüfer (1994 bis 1997)
11. Entschließungsanträge
12. Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen
13. Mitgliedsbeiträge
14. Wahl der leitenden Gremien, der Laienrechnungsprüfer/innen,
des Generalsekretärs, des Präsidenten und der Vizepräsidenten
15. Sitz des ITF-Sekretariats
16. Berichte von den Sektionskonferenzen

Arbeitsprogramme der Sektionen 1998-2002

Als Rahmen für die Tätigkeit der einzelnen Fachsektionen in der Zeit bis zum nächsten ITF-Kongreß wurden auf den Sektionskonferenzen und Ausschußsitzungen im Rahmen des 39. ITF-Kongresses die im folgenden wiedergegebenen Arbeitsprogramme der Sektionen verabschiedet.

Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr

Dok. XXXIX C-16-UT/WP

Die aktuelle Tätigkeit des Ausschusses und sein Arbeitsprogramm für die nächsten vier Jahre werden beeinflusst durch die Erkenntnis beider Sektionen, daß leistungsfähige und kundenfreundliche öffentliche Verkehrssysteme im Interesse der Verkehrsbeschäftigten, der Öffentlichkeit ebenso wie der örtlichen Wirtschaft und der Volkswirtschaften der Länder liegen.

Die Tätigkeit des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr während der kommenden vier Jahre wird die folgenden Aspekte umfassen:

1. Förderung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit anderen, gleich gesinnten Organisationen, mit dem Ziel, eine vollständige Integration der von den einzelnen Verkehrsträgern angebotenen Verkehrsdienste zu erreichen
2. Wahrung der Interessen der Öffentlichkeit bei der Bereitstellung von Verkehrsdiensten durch wirksame staatliche Normen bezüglich der Dienstleistungsqualität für die Benutzer und der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten
3. Erarbeitung, Weitergabe und Austausch von Informationen über multinationale Betreiberunter-

39. ITF-KONGRESS

- nehmen im öffentlichen Verkehr und Erstellung eines Verhaltenskodex im Hinblick auf ihre Verantwortung gegenüber Benutzern und Beschäftigten
4. Entwicklung von Abwehrmaßnahmen gegen eine Deregulierung und Privatisierung des öffentlichen Verkehrs und Koordinierung internationaler Aktionstage
 5. Einbindung des Taxigewerbes in das öffentliche Verkehrssystem
 6. Maßnahmen zur Festsetzung annehmbarer Obergrenzen für die Arbeitszeit, und insbesondere Miteinbeziehung des Fahrpersonals im öffentlichen Verkehr in den Geltungsbereich gesetzlicher Vorschriften zur Regelung der Arbeitszeiten der Berufsfahrerinnen und -fahrer.
 7. Fahrzeugbau in den Bereichen Busse, Bahnen und Stadtbahnen, einschließlich der ergonomischen Gestaltung des Fahrerarbeitsplatzes
 8. Schutzvorkehrungen gegen gewalttätige Übergriffe auf Beschäftigte im öffentlichen Verkehr
 9. Maßnahmen zu Gewährleistung von Chancengleichheit und Gleichbehandlung für Arbeitnehmerinnen im öffentlichen Verkehr
 10. Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der nicht im Fahrdienst eingesetzten Beschäftigten und des Instandhaltungspersonals
 11. fortgesetzte Koordinierung von Projekten und Veröffentlichung von Informationen zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr, insbesondere im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus Gewerkschaften und Wissenschaft. Diese Arbeitsgruppe sollte Informationen über die Ursachen der am weitesten verbreiteten Berufskrankheiten und wirkungsvolle Vorbeugemaßnahmen sammeln.

Sektion Eisenbahn

Dok. XXXIX C-7-RW/WP

Die von der Sektion für den zur Beratung stehenden Zeitraum ins Auge gefaßten vorrangigen Anliegen und Ziele sind in der auf der Sektionskonferenz im November 1997 in Berlin (Bundesrepublik Deutschland) verabschiedeten Abschlusserklärung und den ebenfalls dort verabschiedeten Entschlüssen dargestellt.

Das Arbeitsprogramm umfaßt daher im wesentlichen die folgenden Punkte:

1. Strukturreformen und Privatisierung bei Bahnunternehmen unter besonderer Berücksichtigung internationaler Einflüsse auf diese Prozesse und der Folgen für die Bahnbeschäftigten
2. Betätigung internationaler/multinationaler Bahnbetreiberunternehmen und gegenseitige solidarische Unterstützung unter den Gewerkschaften der Beschäftigten bei diesen Unternehmen
3. Ausbau grenzüberschreitender Bahnverbindungen und die Bedingungen des im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Zugpersonals
4. Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs und Förderung nachhaltiger Mobilität
5. Bahnsicherheit, u. a. die Sicherheit von Fahrgästen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit
6. Gewerkschaftsrechte der Bahnbeschäftigten und Einhaltung von IAO-Normen
7. Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in Zusammenarbeit mit der Sektion Straßenverkehr im Rahmen der Tätigkeit des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr.

Sektion Straßentransport

Dok. XXXIX C-7-RT/WP

Die im folgenden aufgeführten Punkte tragen den strukturellen Veränderungen in der Sektion seit dem 37. ITF-Kongreß 1994 ebenso wie künftigen Entwicklungen, die insbesondere im Bereich Personenverkehr zu erwarten sind, Rechnung.

Das Arbeitsprogramm umfaßt daher im wesentlichen die folgenden Punkte:

1. fortgesetzte Kampagne gegen überlange Arbeitszeiten im Personen- ebenso wie im Güterverkehr
2. Gewährleistung der Gewerkschaftsrechte der Beschäftigten im Straßentransport im Einklang mit IAO-Normen
3. bessere ergonomische Gestaltung und Sicherheitsnormen für gewerblich genutzte Fahrzeuge
4. Erarbeitung von Materialien für die Bildungsarbeit und politischer Leitlinien für den Einsatz der Telematik im Straßentransport
5. Verbesserung der Bedingungen des im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Fahrpersonals, u. a. Einrichtungen an Grenzübergängen, sichere Ruhebereiche und Hilfsprogramme
6. Maßnahmen in Reaktion auf die anhaltende Expansion multinationaler Betreiberunternehmen im Personen- und Güterverkehr sowie im Bereich der Paketdienste, einschließlich der Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten
7. Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Unterstützung der nicht im Fahrdienst eingesetzten Beschäftigten und der Beschäftigten im Taxigewerbe
8. Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in Zusammenarbeit mit der Sektion Eisenbahn im Rahmen der Tätigkeit des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr
9. Untersuchung von Unfällen mit Verletzungsfolgen und Todesfällen beim Berufsfahrpersonal
10. Maßnahmen für Arbeitnehmerinnen in der Straßenverkehrswirtschaft
11. Organisierung nicht gewerkschaftlich organisierter Beschäftigter im informellen Sektor.

Sektion Binnenschifffahrt

Dok. XXXIX C-7-IN/WP

Zur sinnvollen Weiterführung der Tätigkeit der Sektion in der Zeit seit dem 37. ITF-Kongreß 1994 wird vorgeschlagen, die folgenden Aspekte in den Mittelpunkt des Arbeitsprogramms zu stellen:

1. Erarbeitung politischer Strategien und Maßnahmen zur Bekämpfung des Einsatzes von Billigflaggen in der Binnenschifffahrt
2. Festschreibung annehmbarer Bedingungen für die Beschäftigung nicht im Flaggenland wohnhafter Besatzungsmitglieder
3. Prüfung der Möglichkeiten für die Verabschiedung eines ITF-Mustervertrages zur Regelung der Arbeitsbedingungen
4. Normen zur Sicherheit im Verkehr hinsichtlich der Mindestbesatzung und der Arbeitszeit
5. Aufbau von Netzwerken gewerkschaftlicher Kontaktpersonen zur Unterstützung von Besatzungsmitgliedern bei Auslandsaufenthalten.

39. ITF-KONGRESS

Hafenarbeitersektion

Dok. XXXIX C-7-D/WP

Das Arbeitsprogramm der Sektion umfaßt die folgenden Punkte:

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

Seeleutesektion/Sonderabteilung der Seeleute

Dok. XXXIX C-7-S-SSD/WP

Das Arbeitsprogramm der Seeleutesektion und der Sonderabteilung der Seeleute (SSD) für den Zeitraum 1998-2002 ist in weiten Teilen durch die Ergebnisse der Beratung über die Überprüfung der Billigflaggenkampagne bestimmt.

Viele der Themen, die die angeschlossenen Gewerkschaften in der Seeleutesektion beschäftigen, werden in dem Papier "Von Oslo nach Delhi" behandelt. Zu den wichtigsten Punkten zählen jedoch:

- die Fortsetzung der politischen Kampagne für die Abschaffung des Billigflaggensystems und die Herstellung einer "echten Verbindung" zwischen Reeder und Flagge
- eine Ausweitung des Einflusses der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften in der Schifffahrtswirtschaft
- die Beobachtung der Folgen der Inkraftsetzung des Internationalen Kodex für Sicherheitsmanagement (ISM-Code), des STCW-Übereinkommens und des UN-Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) und die Förderung ihrer strikten Umsetzung
- der Kampf gegen überlange Arbeitszeiten und die sich daraus ergebenden Probleme der Übermüdung und Streßbelastung
- die fortgesetzte kritische Beobachtung des GMDSS, um eine Gefährdung des Lebens von Seeleuten auszuschließen
- das fortgesetzte Drängen auf die Umsetzung internationaler Normen in allen Flaggenstaaten und Unterstützung der Initiativen der IMO im Hinblick auf die Einhaltung internationaler Normen und Übereinkommen durch die Flaggenstaaten (FSI) sowie den Ausbau der Rolle der IMO als weltweites Ordnungsorgan mit Zuständigkeit für wirtschaftliche ebenso wie Sicherheitsaspekte
- das Streben nach Gewährleistung vernünftiger und nachhaltiger Betriebsgrundlagen in der Schifffahrtswirtschaft, z. B. durch Förderung geeigneter Maßnahmen, um der zunehmenden Überalterung der Weltflotte Einhalt zu gebieten, unlauteren Wettbewerb zu bekämpfen und für mehr Transparenz zu sorgen
- die fortgesetzte Förderung von Studien und Forschungsarbeiten in Bereichen, die für das Arbeitsleben der Seeleute von Bedeutung sind, z. B. die Folgen moderner Strukturen in der Schifffahrtswirtschaft, Schutz des menschlichen Lebens auf See und berufliche Gesundheit

- der Ausbau sozialer Betreuungsmaßnahmen für Seeleute
- die Stärkung der Regionalstrukturen der Sektion, um den Stimmen aller angeschlossenen Gewerkschaften gleichberechtigt Gehör zu verschaffen
- Ausbau und Verbesserung der Tätigkeit des Sekretariats auf den Gebieten Veröffentlichungen, Studien und Erhebungen, u. a. im Hinblick auf Informationen über Heuern und Arbeitsbedingungen
- die Weiterentwicklung der maritimen Wirtschaftspolitik und regionaler Strategien, um spezifischen nationalen und regionalen Problemen Rechnung zu tragen
- die Erarbeitung von Strategien und Initiativen zur Lösung des Problems mangelnder Ausbildung und der Arbeitslosigkeit sowie zur Unterstützung angeschlossener Gewerkschaften bei der Arbeitsbeschaffung für ihre vom Arbeitsmarkt verdrängten Mitglieder
- die Erarbeitung einer Umweltpolitik.

Sektion Fischereiwirtschaft

Dok. XXXIX C-7-F/WP

Das Arbeitsprogramm der Sektion wird die folgenden Punkte umfassen:

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

Sektion Zivilluftfahrt

Dok. XXXIX C-7-CA/WP

Die im Bericht des Sekretariats 1994-1998 erwähnten, für die Zukunft geplanten Maßnahmen werden sich im Arbeitsprogramm niederschlagen. Dabei werden die derzeitigen Schwerpunkte weiterhin im Mittelpunkt stehen:

39. ITF-KONGRESS

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

Kampagnen

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

Informationen

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

Sondersitzungen

Gegenstand	Zeitplan
Binnenmarkt USA/Europa ITF/FST-Konferenz über die europäische Flugsicher- heitsbehörde	1999/2000 1999
ITF/IÖD-Konferenz Flugsicherungsdienste	2000

Sektion Fremdenverkehrsdienste

Dok. XXXIX C-7-TR/WP

Im Anschluß an die Sektionskonferenz vom Juni 1998 erstellte die Sektion eine klare Prioritätenliste für ihre künftige Tätigkeit, darunter:

- die fortgesetzte Zusammenarbeit zwischen ITF, IUL und FIET mit Blick auf die Organisation einer zweiten gemeinsamen Fremdenverkehrskonferenz
- die Einberufung jeweils einer Sektionskonferenz zwischen den Kongressen

- die fortgesetzte Finanzierung der Tätigkeit des EVAT
- Organisation gemeinsamer Maßnahmen von ITF, IUL und FIET im Fremdenverkehrssektor in Asien und dem pazifischen Raum nach dem Vorbild des EVAT in Europa.

Wahl und Zusammensetzung des ITF-Frauenausschusses

Dok. XXXIX C-9/1

a) Die Wahl des Frauenausschusses erfolgt gemäß den Bestimmungen in Artikel XII der ITF-Satzungen, der im wesentlichen folgendes regelt:

i) Dem Frauenausschuß gehören Mitglieder aus den Regionen, Vertreter/innen der Sektionen, die weiblichen Mitglieder des ITF-Vorstands und die/der ITF-Beauftragte für Frauenfragen an.

ii) Die Mitgliedschaft des Ausschusses sollte die geographische und berufliche Streuung der ITF-Mitgliedschaft in angemessener Weise widerspiegeln. Keine angeschlossene Gewerkschaft darf mit mehr als einem Mitglied vertreten sein. Berater/innen und Beobachter/innen können zur Teilnahme an den Sitzungen eingeladen werden.

iii) Dem Ausschuß gehören vom Kongreß auf Vorschlag der regionalen Wahlgruppen gewählte Mitglieder sowie auf den Sektionskonferenzen im Rahmen des Kongresses gewählte Vertreter/-innen der Sektionen an. Jede Gewerkschaft hat das Recht, innerhalb ihrer Wahlgruppe Personen zur Nominierung vorzuschlagen.

iv) Alle Abstimmungen in den Wahlgruppen erfolgen gemäß den Verfahren in Artikel IV, Absatz (9) und (10) der ITF-Satzungen.

b) Der Vorstand empfiehlt, daß die im folgenden aufgeführten regionalen Wahlgruppen die angegebene Anzahl von Nominierungen für die Wahl des Frauenausschusses vornehmen sollten:

i) Regionalvertreter/innen

Europa und Naher Osten	6	Nordamerika	3
Afrika	3	Asien/Pazifik	4
Lateinamerika und Karibik	3		

ii) Sektionsvertreter/innen

Jede ITF-Sektion wählt auf ihrer Sitzung im Rahmen des Kongresses eine Frauenvertreterin/einen Frauenvertreter, die/der dem Frauenausschuß angehört. Die Frauenvertreterin/der Frauenvertreter ist auch Mitglied des Sektionsausschusses und vertritt die fachlichen Interessen der Sektion im ITF-Frauenausschuß und unterrichtet die Sektion über die Frauenarbeit der ITF.

Wahlvorschläge für den Frauenausschuß

Dok. XXXIX C-9/2

Der 39. ITF-Kongreß wählte am 5. November 1998 die folgenden Mitglieder in den ITF-Frauenausschuß:

Afrika

Caroline Mandivenga (Simbabwe) - Vorstand, ITF-Vizepräsidentin
 Juliet I. Ashibougwu (Nigeria)
 Sylla Nogoye (Senegal)
 Deborah Lutwaza (Tansania)

Asien/Pazifik

Saki Rizwana (Bangladesch) - Vorstand
 Sue Gajdos (Australien)
 Nasima Ameen (Bangladesch)

39. ITF-KONGRESS

Darshan P. Paul (Indien)
Royapuram Raju Prathima (Indien)

Europa

Erika Young (Italien) - Vorstand
Tuula Lehmusto (Finnland)
Barbara Ruthmann (Bundesrepublik Deutschland)
Diana Holland (Großbritannien)
Maria Czuppon Bratl (Ungarn)
Maria Antonia Martínez (Spanien)
Gerd Nyberg (Schweden)

Lateinamerika/Karibik

Alicia Castro (Argentinien) - Vorstand
Marlene Terezhina Ruza (Brasilien)
Norma Alicia Madrid (Honduras)
Norelys Blanco (Venezuela)

Nordamerika

Denise Hill (Kanada) - Vorstand
Cheryl Kryzaniwsky (Kanada)
Terri Mast (Vereinigte Staaten)
Ann Tonjes (Vereinigte Staaten)

Sektionsvertreterinnen

Eisenbahn: Jane Brekkhus Sæthre (Norwegen)
Straßentransport: Janaina Fernandes (Brasilien)
Binnenschifffahrt: Juliet I. Ashibougwu (Nigeria)
Hafenarbeiter: Myriam Chaffart (Belgien)
Seeleute: Anne-Beth Skrede (Norwegen)
Fischereiwirtschaft: Anne-Beth Skrede (Norwegen)
Zivilluftfahrt: Narelle Gill (Australien)
Fremdenverkehrsdienste: Harriet Yeo (Großbritannien)

Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen

Dok. XXXIX C-12

Der Vorstand schlägt die folgenden Änderungen an den ITF-Satzungen vor:

A. Gewährleistung des geschlechtsneutralen Sprachgebrauchs

Entsprechend der Empfehlungen der ITF-Frauenkonferenz 1994 schlägt der Vorstand die folgenden Änderungen an den ITF-Satzungen vor, um den geschlechtsneutralen Sprachgebrauch zu gewährleisten:

EINLEITUNG

In der Auflistung der Fachsektionen
“Hafenarbeiter” streichen und statt dessen “Häfen” einfügen
“Fischer” streichen und statt dessen “Fischereiwirtschaft” einfügen

Artikel I, Absatz (3)(b)
Die Worte “Brüderlichkeit und” streichen

Die folgenden Vorschläge beziehen sich auf den gesamten Wortlaut der ITF-Satzungen:
“Präsident” streichen und statt dessen “Präsident/in” einfügen

“Vizepräsident” streichen und statt dessen “Vizepräsident/in” einfügen
“Vorsitzender” streichen und statt dessen “Vorsitzende/r” einfügen
“Stellvertretender Vorsitzender” streichen und statt dessen “Stellvertretende/r Vorsitzende/r” einfügen
“Laienrechnungsprüfer” streichen und statt dessen “Kassenprüfer/innen” einfügen
“Amtsträger” streichen und statt dessen “Amtsträger/innen” einfügen
“Generalsekretär” streichen und statt dessen “Generalsekretär/in” einfügen
“Stellvertretender Generalsekretär” streichen und statt dessen “Stellvertretende/r Generalsekretär/in” einfügen
“Sektionssekretäre” streichen und statt dessen “Sektionssekretär/innen” einfügen
“Abteilungssekretäre” streichen und statt dessen “Abteilungssekretär/innen” einfügen
“Funktionäre” streichen und statt dessen “leitende/r Mitarbeiter/in” einfügen
“Treuhande” streichen und statt dessen “Treuhande/innen” einfügen
“Berater” streichen und statt dessen “Berater/innen” einfügen
“Kandidat” streichen und statt dessen “Kandidat/in” einfügen
“Nachfolger” streichen und statt dessen “Nachfolger/in” einfügen
“beschäftigte Arbeitnehmer” streichen und statt dessen “abhängig Beschäftigte” einfügen

Alle weiteren, im Sinne dieses Antrags notwendigen Änderungen sind im Text vorzunehmen.

Diese Änderungen wurden, soweit erforderlich, bei den unten aufgeführten Änderungsanträgen zu den ITF-Satzungen bereits berücksichtigt.

B. Abschaffung des Generalrats

Nach ausführlicher Beratung schlägt der Vorstand die folgenden Änderungen an den ITF-Satzungen vor, die in der Abschaffung des Generalrats resultieren würden:

Artikel III, Absatz (4)

“Generalrat” streichen und statt dessen “Kongreß” einfügen

Artikel III, Absatz (5)

“Generalrat” streichen und statt dessen “Kongreß” einfügen

Artikel III, Absatz (6)

Absatz komplett streichen

Artikel V

komplett streichen

Artikel VI, Absatz (1)

“aus der Reihe der Mitglieder des Generalrates” streichen

Artikel VI, Absatz (2)

Erster Satz: “und Sitzungen des Generalrates” streichen

Zweiter Satz: “und Generalrates” streichen

Artikel VI, Absatz (5)

“alle Kandidaten müssen jedoch Mitglieder des Generalrates sein” streichen

Artikel VI, Absatz (10)

“oder Sitzungen des Generalrates” streichen

Artikel X, Absatz (2)

“des Generalrates und” streichen

39. ITF-KONGRESS

Artikel X, Absatz (7)

“Generalrat” streichen und statt dessen “Kongreß” einfügen

Artikel XIII, Absatz (5)

“Die Vorsitzenden der Sektionen sind beratende Mitglieder des Generalrates (siehe Artikel V, Absatz (3)).” streichen

Artikel XVII, Absatz (3)

“der Generalrat” streichen

C. Erweiterung des Geschäftsführenden Ausschusses

Der Vorstand schlägt die folgende Änderung an den ITF-Satzungen vor, durch die der Geschäftsführende Ausschuß der ITF um zwei zusätzliche Mitglieder erweitert werden soll:

Artikel VI, Absatz (3)

“drei” streichen und statt dessen “fünf” einfügen

D. Gültigkeit und Änderung der Satzungen

Der Vorstand schlägt die folgende Änderung an den ITF-Satzungen vor, um die vom Kongreß im Zusammenhang mit Änderungsanträgen zu den ITF-Satzungen zu befolgenden Verfahren zu klären:

Artikel XIX

GÜLTIGKEIT UND ÄNDERUNG DER SATZUNGEN

Absatz (2) im derzeitigen Text streichen und durch folgenden Wortlaut ersetzen (neuer Text fett gedruckt):

(2) Der Kongreß allein ist befugt, die Satzungen zu ändern. Änderungsanträge zu den Satzungen sind der Generalsekretärin/dem Generalsekretär entsprechend den Verfahren in Artikel IV, Absatz (14) vorzulegen und den angeschlossenen Organisationen zur Kenntnis zu bringen.

(3) Änderungsanträge zu den Satzungen, soweit sie nicht in Einklang mit den Bestimmungen in Absatz (2) oben unterbreitet wurden, werden dem Kongreß nur auf Beschluß des Geschäftsordnungsausschusses vorgelegt.

(4) Über Anträge auf Änderung der Satzungen muß eine Abstimmung nach Mitgliedschaft gemäß Artikel IV, Absatz (9) erfolgen. Solche Anträge müssen, um angenommen zu werden, von mindestens zwei Dritteln aller abgegebenen Stimmen unterstützt werden.

E. Anzahl der Vorstandssitze* (siehe Seite 123)

Der Vorstand schlägt vor, dem Kongreß die Wahl von fünf zusätzlichen Vorstandsmitgliedern als Vertretung der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft zu empfehlen, d. h. jeweils ein Mitglied aus jeder existierenden ITF-Region. Um dies zu ermöglichen, muß Artikel VI, Absatz (1) abgeändert werden, um fünf neue Sitze im Vorstand zu schaffen. Darüber hinaus beschloß der Vorstand auf seiner Sitzung im April 1998 in Prag (Tschechische Republik), dem Kongreß die Erweiterung des Vorstands um einen weiteren zusätzlichen Sitz zu empfehlen. Es wird daher die folgende Änderung vorgeschlagen:

Artikel VI, Absatz (1)

“29” streichen und statt dessen “35” einfügen.

F. Wahl einer Vizepräsidentin/Präsidentin

Um den Vorschlag des Vorstands umzusetzen, eine zusätzliche, mit einer Frau zu besetzende Position für eine Vizepräsidentin zu schaffen, sind die folgenden Änderungen an den Artikeln VI, Absatz

(3), VII, Absatz (1) und VIII, Absatz (1) der ITF-Satzungen erforderlich:

Artikel VI, Absatz (3) und VII, Absatz (1)

“vier Vizepräsidenten” streichen und statt dessen “fünf Vizepräsident/innen” einfügen.

Artikel VIII, Absatz (1)

Abändern, damit er den folgenden Wortlaut erhält (zu streichender Text: durchgestrichen, neuer Text: fett gedruckt):

*“Die ITF hat eine Präsidentin/einen Präsidenten und ~~vier~~ **fünf** Vizepräsident/innen die vom Vorstand aus der Reihe seiner Mitglieder nominiert und dem Kongreß zur Wahl vorgeschlagen werden. Die Präsidentin/der Präsident und vier **der** Vizepräsident/innen sollen aus verschiedenen Wahlgruppen stammen, und **eine dieser Positionen ist mit einer Frau zu besetzen**. Die Amtszeit der Präsidentin/des Präsidenten und der ~~vier~~ Vizepräsident/innen läuft bis zum Ende des nächsten ordentlichen Kongresses. Sie können wiedergewählt werden.”*

G. Schaffung einer Vertretungsstruktur für Frauen

Darüber hinaus schlägt der Vorstand vor, nach dem derzeitigen Artikel XII den folgenden neuen Artikel in die ITF-Satzungen einzufügen:

Konferenz und Ausschuß für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft

(1) Vor jedem ordentlichen Kongreß findet eine Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft statt.

(2) Alle angeschlossenen Gewerkschaften sind zur Teilnahme an der Konferenz der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft berechtigt. Die aus der Teilnahme entstehenden Kosten werden von den anwesenden Organisationen getragen. Abstimmungen auf der Konferenz finden entweder durch Handzeichen oder nach Mitgliedschaft statt. Jede angeschlossene Gewerkschaft kann eine Abstimmung nach Mitgliedschaft beantragen. Bei Abstimmung nach Mitgliedschaft entspricht die Zahl der Stimmen, auf die eine Organisation Anspruch hat, der Zahl der zahlenden Mitglieder, die die Organisation anmeldet.

(3) Der Ausschuß für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft wird vom Kongreß gewählt. Der Ausschuß hat die Aufgabe, gemeinsam mit einer/einem leitenden Mitarbeiter/in des Sekretariats den Vorstand zu beraten, Arbeitsprogramme zu erstellen, Informationen zu verbreiten, Schlußfolgerungen und Empfehlungen zu verabschieden und interessierte angeschlossene Gewerkschaften davon zu unterrichten. Der Ausschuß wählt eine/n Vorsitzende/n sowie eine/n oder mehrere Stellvertretende Vorsitzende. Wenn ein Mitglied des Ausschusses aus dem Amt ausscheidet, ist der Generalsekretär bevollmächtigt, nach angemessenen Konsultationen eine/n Nachfolger/in zu berufen. Die Teilnahmekosten gehen auf Rechnung der vertretenen Organisationen.

(4) Entscheidungen des Ausschusses werden nach Bestätigung durch den Vorstand in Kraft gesetzt. Der Vorstand legt die Zusammensetzung des Ausschusses und sein Mandat fest.

H. Regionale und andere Einrichtungen

Die folgenden Änderungsanträge zu Artikel X und XII sind das Ergebnis der Beratungen im Rahmen der Bestandsaufnahme “Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend” und spiegeln die wachsende Bedeutung der Regionalorganisationen der ITF wider. Der Vorstand hat beschlossen, dem Kongreß die Verabschiedung einer Änderung an den ITF-Satzungen zu empfehlen, durch die Aufgaben und Funktion der ITF-Regionalgremien klarer definiert und die Position der ITF-Regionalsekretär/innen festgeschrieben wird. Die folgenden Änderungsanträge werden dem Kongreß daher zur Beratung unterbreitet. Ihr Wortlaut folgt - mit den erforderlichen Änderungen - dem Text der mit den ITF-Sektionen befaßten Artikel der ITF-Satzungen.

39. ITF-KONGRESS

Artikel X SEKRETARIAT

Nach Absatz (4) einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut einfügen:

(4) (a) Die ITF hat Sekretär/Innen von regionalen Gremien, die vom Vorstand nach Rücksprache mit den zuständigen Regionen ernannt werden. Sie verwalten die Tätigkeit ihrer Regionen nach den Anweisungen der Generalsekretärin/des Generalsekretärs.

Artikel XII REGIONALE UND ANDERE EINRICHTUNGEN

komplett streichen und statt dessen folgenden Text einfügen:

(1) Die ITF hat regionale Organe, über deren Einrichtung der Vorstand entscheidet und die sich mit Fragen von gemeinsamem Interesse für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in einer bestimmten Region befassen. Der Vorstand ist befugt, ihre Aufgaben festzulegen und allgemeine Richtlinien in bezug auf ihre Tätigkeit zu erteilen.

(2) Jedes Regionalorgan wählt einen Ausschuß, der, zusammen mit einer/einem leitenden Mitarbeiter/in des Sekretariats, im Rahmen der ITF-Politik ein Arbeitsprogramm erstellt, Richtlinien und Empfehlungen formuliert und diese den zuständigen Mitgliedsorganisationen zur Kenntnis bringt. Der Ausschuß wählt eine/n Vorsitzende/n sowie eine/n oder mehrere Stellvertretende Vorsitzende. Die Zusammensetzung des Ausschusses soll die geographische Verteilung der Mitgliedschaft und die berufliche Struktur der ITF in der Region angemessen widerspiegeln.

(3) Jede angeschlossene Organisation hat das Recht, sich an der Tätigkeit der entsprechenden Region zu beteiligen. Die Teilnahmekosten der Delegierten auf Regionaltagungen werden in der Regel von den sie entsendenden Organisationen getragen.

(4) Beschlüsse von Regionalorganen, die direkt oder indirekt die Interessen der ITF als ganzer, einer ITF-Sektion oder einer anderen ITF-Region berühren, können erst in Kraft treten, nachdem der Vorstand sie gutgeheißen hat.

(5) Der Vorstand ist befugt, andere Büros oder Organe der ITF zu gründen und deren Aufgaben zu bestimmen.

I. Zulassung der Wahl zusätzlicher Stellvertretender Sektionsvorsitzender

Die ITF-Satzungen in ihrer derzeit gültigen Fassung (Artikel XIII, Absatz (5)) sehen vor, daß jede Sektion einen Vorsitzenden, Stellvertretenden Vorsitzenden und andere Amtsträger wählt. Dies könnte so verstanden werden, daß die Zahl der Stellvertretenden Vorsitzenden auf eine/n begrenzt ist, wengleich es in einigen Sektionen (z. B. der Sektion Fremdenverkehrsdienste) schon in der Vergangenheit Praxis war, zwei Stellvertretende Vorsitzende zu wählen.

Im Anschluß an die Konsultationen mit den einzelnen Sektionen im Rahmen der Bestandsaufnahme "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" liegen dem Kongreß an anderer Stelle im Rahmen der Tagesordnung neue, einheitliche Richtlinien für die Tätigkeit der einzelnen Sektionen vor, die jeder Sektion die Möglichkeit einräumen, mehrere Stellvertretende Vorsitzende zu wählen, die die Sektion in den ITF-Regionen vertreten.

Damit dieses Verfahren voll mit den ITF-Satzungen in Einklang steht, ist eine geringfügige Änderung an Artikel XIII, Absatz (5) erforderlich, der anschließend wie folgt lauten würde (neuer Text: fett):

Artikel XIII, Absatz (5)

"Jede Fachsektion tritt an ordentlichen Kongressen zusammen, um ihre/n Vorsitzende/n, eine/n oder mehrere Stellvertretende Vorsitzende, andere Amtsträger/Innen und Mitglieder des Sektions-

ausschusses sowie anderer Unterausschüsse zu wählen und, falls erwünscht, das Arbeitsprogramm festzulegen.“

* Auf seiner Sitzung am 27. und 28. Oktober 1998 beschloß der ITF-Vorstand, dem Kongreß die Anhebung der Zahl der ITF-Vorstandssitze um zwei weitere zusätzliche Sitze zu empfehlen.

Wahl des Vorstands

Dok. XXXIX C-14/EB/1

Vorbemerkung

Der Vorstand unterbreitet dieses Papier als Basis für die Wahl des neuen Vorstands in der Annahme, daß der Kongreß die vorgeschlagenen Änderungen an den ITF-Satzungen zur Abschaffung des Generalrats verabschiedet hat. Der Vorstand schlägt vor, daß der Kongreß die diesbezüglichen Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen, ebenso wie die Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen, die sich auf die Wahl des ITF-Frauenausschusses beziehen, während der ersten Plenarsitzung des Kongresses nach Verabschiedung des Berichts des Mandatsprüfungsausschusses, d. h. am Dienstag, den 3. November 1998 vormittags beraten sollte. Auf diese Weise wird gewährleistet, daß der satzungsmäßige Rahmen für die Wahl der leitenden Gremien der ITF bekannt ist, bevor die regionalen Wahlgruppen zu ihren Sitzungen zusammentreten.

Sollten die oben erwähnten Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen nicht mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit angenommen werden, muß der Kongreß zwei weitere Vorlagen beschließen: eine Vorlage, die sich mit den Wahlverfahren für den Generalrat befaßt, sowie eine zweite Vorlage über die Verfahren für die Wahl des Vorstands aus dem Kreis der Mitglieder des Generalrats gemäß den geltenden ITF-Satzungen. Entwürfe dieser beiden zusätzlichen Papiere wurden vom Vorstand bereits grundsätzlich genehmigt und werden an die Kongreßdelegierten verteilt, wenn dies erforderlich wird.

Wahl des ITF-Vorstands

Die Wahl des ITF-Vorstands erfolgt gemäß Artikel VI (überarbeitet) der ITF-Satzungen, der im wesentlichen folgendes besagt:

- a) Dem Vorstand gehören vom Kongreß gewählte Mitglieder und die/der Generalsekretär/in an.
- b) Die Zusammensetzung des Vorstandes soll die geographische und berufliche Streuung der ITF-Mitgliedschaft angemessen widerspiegeln. Keine angeschlossene Organisation darf mit mehr als einem Mitglied im Vorstand vertreten sein.
- c) Der Vorstand wird aufgrund der von den regionalen Wahlgruppen unterbreiteten Wahlvorschläge gewählt. Jede Kongreßdelegation hat das Recht, innerhalb ihrer Wahlgruppe Wahlvorschläge zu unterbreiten.
- d) Der Kongreß bestimmt aufgrund einer Empfehlung des Vorstands die Zusammensetzung der regionalen Wahlgruppen und die Zahl der Wahlvorschläge, die von jeder Gruppe unterbreitet werden können.
- e) Falls innerhalb einer regionalen Wahlgruppe eine Abstimmung erforderlich wird, d. h. wenn die Zahl der Kandidat/innen die Zahl der erlaubten Wahlvorschläge übersteigt, wird die Wahl gemäß Artikel IV, Abs. (9) und (10) der ITF-Satzungen vorgenommen; der Wortlaut dieser Absätze ist der Kongreßgeschäftsordnung zu entnehmen.

Unter Berufung auf Artikel VI, Abs. (5) der ITF-Satzungen empfiehlt der Vorstand, daß sich die regionalen Wahlgruppen für die Wahl des Vorstands wie folgt zusammensetzen und die angegebene Anzahl von Wahlvorschlägen unterbreiten sollten, wobei in jeder regionalen Wahlgruppe mindestens eine der auf diese Weise zur Wahl vorgeschlagenen Personen eine Frau sein muß:

39. ITF-KONGRESS

Regional- und Subregionalgruppen	EB-Sitze
Europa	
Österreich, Bundesrepublik Deutschland, Schweiz	3
Albanien, Aserbaidtschan, Bulgarien, Kroatien, Tschechische Republik, Estland, Georgien, Ungarn, Lettland, Litauen, Montenegro, Polen, Rumänien, Rußland, Slowakei, Slowenien, Ukraine	3
Dänemark, Färöer-Inseln, Finnland, Island, Norwegen, Schweden	2
Großbritannien und Irland	2
Zypern, Griechenland, Israel, Italien, Malta, Palästina, Portugal, Spanien, Türkei	2
Frankreich, Belgien, Luxemburg, Niederlande	3
reservierter Frauensitz (von der Region als Ganzer zu wählen)	1
Afrika	
Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Kamerun, Kapverden, Tschad, Kongo, Demokratische Republik Kongo, Ägypten, Eritrea, Äthiopien, Gambia, Ghana, Guinea-Conakry, Elfenbeinküste, Kenia, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Marokko, Mosambik, Namibia, Niger, Nigeria, Ruanda, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Swasiland, Tansania, Togo, Uganda, Sambia, Simbabwe	3
reservierter Frauensitz (von der Region als Ganzer zu wählen)	1
Asien und pazifischer Raum	
Japan	2
Bangladesch, Indien, Nepal, Pakistan, Sri Lanka	2
Hongkong, Kasachstan, Korea, Mongolei, Taiwan	1
Burma, Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur, Thailand	1
Australien, Fidschi, Kiribati, Neuseeland, Papua-Neuguinea, Salomoninseln, Tuvalu, Vanuatu	1
reservierter Frauensitz (von der Region als Ganzer zu wählen)	1
Lateinamerika und die Karibik	
Antigua, Argentinien, Bahamas, Barbados, Bermuda, Brasilien, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Curaçao, Dominica, Ecuador, Grenada, Guyana, Honduras, Jamaica, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, St. Lucia, Trinidad, Uruguay, Venezuela	3
reservierter Frauensitz (von der Region als Ganzer zu wählen)	1
Nordamerika	
Vereinigte Staaten	3
Kanada	1
reservierter Frauensitz (von der Region als Ganzer zu wählen)	1

Der Vorstand empfiehlt ferner, daß es mit Ausnahme der Wahlgruppe "Nordamerika" (die nur zwei Länder umfaßt) keinem Land mit weniger als 300.000 beitragspflichtigen Mitgliedern gestattet sein sollte, mehr als eine Person zur Wahl vorzuschlagen, und kein Land mehr als zwei Wahlvorschläge unterbreiten sollte, es sei denn, eine der betreffenden Personen ist eine Frau.

In regionalen Wahlgruppen mit mehr als einer Unterregion finden innerhalb jeder Unterregion Wahlen auf Grundlage der von den entsprechenden Gewerkschaften unterbreiteten Wahlvorschläge in geheimer Abstimmung statt. Um ein weiteres, weibliches Vorstandsmitglied zu wählen, findet eine separate Abstimmung unter Beteiligung aller Gewerkschaften in der betreffenden regionalen Wahlgruppe statt.

Anhang 3: Strategiepapier

Zwölftes Kapitel der Vorlage "Von Oslo nach Delhi" mit der ITF-Politik über Mindestbedingungen auf Handelsschiffen

Die "Politik von Delhi" ZIELSETZUNGEN

227. Die ITF lehnt das Billigflaggensystem als vorsätzliche Täuschung ab und ist der Überzeugung, daß eine "echte Verbindung" zwischen der Flagge, unter der ein Schiff fährt, und dem Ort, an dem die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle angesiedelt ist, bestehen sollte. Billigflaggenregister sorgen in der Regel nicht für die Durchsetzung von sozialen Mindestnormen und/oder Gewerkschaftsrechten für Seeleute und zeigen weder die Bereitschaft noch die Fähigkeit zur Einhaltung internationaler Normen, zu denen auch internationale Sicherheitsnormen, internationale Arbeitsnormen in der Seeschifffahrt sowie Menschen- und Gewerkschaftsrechte zählen. Dementsprechend fehlt auf den in solchen Registern geführten Schiffen die gesellschaftliche Kontrolle seitens demokratischer und unabhängiger Gewerkschaften.

228. Billigflaggen erlauben es den Reedern, ihre Betriebskosten auf ein Minimum zu reduzieren, indem sie z. B. Steuern und Gewerkschaften umgehen, ihre interne Preispolitik manipulieren, ausländische Seeleute und Reisepaßinhaber zu sehr niedrigen Heuern beschäftigen, keine Wohlfahrts- und Sozialversicherungsbeiträge für ihre Besatzungen zahlen und sich der strikten Anwendung von Sicherheits- und Umweltnormen entziehen. Billigflaggenregister genießen daher einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Schiffen unter echten Nationalflaggen mit höheren Betriebskosten, die Gesetzen und Vorschriften der etablierten Schifffahrtsbehörden der Flaggenstaaten unterworfen sind.

229. Die ITF ist der Überzeugung, daß die Konsequenzen der Billigflaggenschifffahrt in der Wirtschaft klar erkennbar sind: Sie werden genutzt, um kurzfristige Wettbewerbsvorteile zu sichern und führen zu einer Absenkung der Frachttarife, zur Beschäftigung unterqualifizierter Besatzungen zu zu niedrigen Heuern, zur Vernachlässigung der Wartungsarbeiten an Schiffen sowie zur Überalterung der Flotten, während die Reeder nicht in der Lage sind, ausreichende Einnahmen zu erwirtschaften, um in neuere Tonnage zu investieren.

230. Die ITF ist der Überzeugung, daß Billigflaggen unlauteren Wettbewerb darstellen. Besatzungen werden nicht auf Grundlage von Qualitätskriterien, sondern nach Kostengesichtspunkten ausgewählt, und die Beschäftigung hat Gelegenheitscharakter; den langfristig zu sichernden Bedürfnissen der Wirtschaft und der Gesellschaft insgesamt wird daher wenig Beachtung geschenkt.

231. Die ITF lehnt die Diskriminierung und mißbräuchliche Behandlung von Seeleuten ab und ist der Überzeugung, daß der Einsatz von Billigflaggenregistern der direkten Ausbeutung Vorschub leistet und es den Reedern erlaubt, bei der Behandlung und Bezahlung der Seeleute ganz nach ihrem eigenen Gutdünken zu verfahren. Das Machtgleichgewicht ist gestört.

232. Vor dem Hintergrund des oben gesagten führt die ITF eine Kampagne gegen Billigflaggen und die unternormige Schifffahrt, die die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

a) Beseitigung des Billigflaggensystems und Schaffung eines Ordnungsrahmens für die Schifffahrtswirtschaft, der auf dem Konzept einer echten Verbindung zwischen der Flagge, unter der ein Schiff fährt, und dem Ort, an dem die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle angesiedelt ist, beruht;

b) Bekämpfung der unternormigen Schifffahrt und Durchsetzung für die ITF annehmbarer Normen auf allen Schiffen unabhängig von der Flagge unter Einsatz aller der ITF zur Verfügung stehenden politischen, gewerkschaftlichen und rechtlichen Mittel;

39. ITF-KONGRESS

c) Schutz und Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen der Beschäftigten im maritimen Sektor und Gewährleistung des Schutzes aller Beschäftigten im maritimen Sektor, ohne Ansehen von Hautfarbe, Staatsangehörigkeit, Geschlecht, Rasse oder Religion, vor Ausbeutung durch ihre Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte; und

d) individuelle Stärkung der angeschlossenen Gewerkschaften in allen organisatorischen Bereichen zur Gewährleistung eines höheren Maßes an praktischer solidarischer Unterstützung bei der Umsetzung der Kampagne.

233. Bei der Umsetzung der Kampagne betätigt sich die ITF an zwei Fronten. Auf politischer Ebene bemüht sie sich um Einflußnahme auf Regierungen und zwischenstaatliche Organisationen (z. B. IAO, IMO, WTO, UNCTAD, OECD usw.), um eine generelle Anhebung der Normen zu erwirken und sie zu einer Stärkung der Verbindung zwischen der Flagge, unter der ein Schiff fährt, und der Nationalität der nutznießenden Reeder sowie derjenigen, die die Kontrolle über das Schiff ausüben, zu bewegen und auf den Umfang der Ratifizierung und Umsetzung internationaler Normen durch Billigflaggen aufmerksam zu machen. Auf der praktischen Ebene koordiniert sie Arbeitskampfmaßnahmen auf weltweiter Basis, die der Durchsetzung annehmbarer Mindestheuern und -arbeitsbedingungen für Seeleute an Bord von Billigflaggen- und anderen unternormigen Schiffen dienen sollen.

234. Die Beweggründe, die hinter der ITF-Billigflaggenkampagne stehen, sind im einzelnen in dem Papier "Von Oslo nach Delhi - 50 Jahre Kampf gegen Billigflaggen" aufgeführt.

Definition einer Billigflagge

235. Die ITF definiert Billigflaggen wie folgt: "Wo festgestellt wird, daß die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle eines Schiffes in einem anderen Land angesiedelt ist als dem, unter dessen Flagge das Schiff fährt, wird das Schiff als unter Billigflagge fahrend behandelt. In Fällen, in denen die nutznießende Eigentümerschaft nicht eindeutig festzustellen ist, gilt, daß jedes Schiff als unter Billigflagge fahrend anzusehen ist, bei dem keine echte Verbindung zwischen dem Flaggenstaat und der/den natürlichen oder juristischen Person/en besteht, die die effektive Kontrolle über den Betrieb des Schiffes ausüben."

236. Jedes Register kann aufgrund der Tatsache, daß die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle über die Mehrzahl der in dem Register geführten Schiffe nicht im Flaggenstaat angesiedelt ist, zur Billigflagge erklärt werden.

237. Für die Zwecke der ITF-Politik ist unter effektiver Kontrolle die von der/den natürlichen oder juristischen Person/en ausgeübte Kontrolle zu verstehen, die vom Flaggenstaat für die Handlungen des Schiffes zur Verantwortung gezogen werden und ihrer Verpflichtung zur Einhaltung der Gesetze des Flaggenstaates nachkommen. Bei dieser Definition der "effektiven Kontrolle" hebt die ITF, soweit die nutznießende Eigentümerschaft nicht eindeutig festzustellen ist, auf den Betreiber, die Charterer und die Schiffsverwalter (in dieser Reihenfolge) ab.

Zusätzliche Kriterien

238. Zusätzlich zu der oben aufgeführten Definition einer Billigflagge bedient sich die ITF aller im folgenden aufgeführten Kriterien bei der Entscheidung darüber, ob ein Register zur Billigflagge erklärt wird:

a) die Fähigkeit und Bereitschaft des Flaggenlandes, international anerkannte soziale Mindestnormen, u. a. die Achtung grundlegender Menschen- und Gewerkschaftsrechte, der Vereinigungsfreiheit und des Rechtes auf Kollektivverhandlungen mit echten Gewerkschaften, auf seinen Schiffen durchzusetzen;

b) das soziale Bewußtsein, das seinen Niederschlag in der Zahl von Ratifizierungen und dem Ausmaß der Durchsetzung von IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen findet;

c) das Sicherheits- und Umweltbewußtsein, das seinen Niederschlag in der Zahl von Ratifizierungen und dem Ausmaß der Durchsetzung von IMO-Übereinkommen sowie den bei Besichtigungen der Hafestaatenkontrolle aufgedeckten Mängeln und daraus resultierenden Schiffsarresten findet.

Nicht zur Billigflagge erklärte Register

239. Die ITF akzeptiert das Recht der ihr angeschlossenen Gewerkschaften, unabhängig von der Flagge gegen jedes Schiff vorzugehen, um für die ITF annehmbare Normen durchzusetzen, doch sollten derartige Maßnahmen in der Regel erst nach Rücksprache mit den der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften im Flaggenland und mit deren Zustimmung ergriffen werden. Die ITF wird Kriterien für den Umgang mit dem Problem der unternormigen Schifffahrt und des unlauteren Wettbewerbs entwickeln.

240. Die Gewerkschaften im Flaggenland können die ITF zur Aufnahme des Registers in ihr Billigflaggenverzeichnis auffordern, wenn die Bedingungen, die unter ihrer Nationalflagge gelten, insgesamt für sie nicht annehmbar sind. Der FPC behält sich das Recht vor, jedes Register zur Billigflagge zu erklären, wenn die Umstände dies erforderlich machen.

Für die ITF annehmbare Normen

241. Alle Schiffe, die unter einer von der ITF zur Billigflagge erklärten Flagge fahren, müssen einem von der ITF genehmigten Kollektivvertrag unterstehen, der von der/den Gewerkschaft/en im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle sowie gegebenenfalls der Gewerkschaft in dem die Besatzung bereitstellenden Land unterzeichnet wurde.

242. Keine der ITF angeschlossene Gewerkschaft darf Verträge für Zweitregisterschiffe oder Schiffe unter anderen Flaggen, die nach offizieller Auffassung des FPC ähnliche Bedingungen anbieten, unterzeichnen, die unter dem ITF-Grenzwert und den ITF-Normen in ihrer jeweils geltenden Fassung liegen.

243. Alle Schiffe, die unter echter Nationalflagge (d. h. solchen Flaggen, die von der ITF nicht zu Billigflaggen erklärt wurden) fahren, müssen Verträgen unterstehen, die von geeigneten der ITF angeschlossenen, demokratischen und unabhängigen Gewerkschaften ausgehandelt wurden und die von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) verabschiedeten internationalen Mindestnormen in ihrer Auslegung durch die ITF erfüllen müssen.*

Bareboat Charter

244. Schiffe, die aufgrund einer Bareboat Charter unter einer echten Nationalflagge fahren und tatsächlich zum Aufbau einer Schifffahrtswirtschaft unter Nationalflagge beitragen, wobei Eigentumsrechte und Kontrolle in vollem Umfang auf eine staatliche Stelle oder Rechtsperson im Flaggenstaat übertragen wurden, die die effektive Kontrolle über das Schiff ausübt, werden vorbehaltlich der Zustimmung der Gewerkschaft/en im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft als Schiffe unter Nationalflagge angesehen.

245. Im Falle einer Doppel- oder Parallelregistrierung werden die Schiffe als Billigflaggenschiffe angesehen. Demgegenüber sind unter echter Nationalflagge fahrende Schiffe, die einzig und allein zum Zwecke der Registrierung einer Schiffshypothek auf dem Wege der Doppel- bzw. Parallelregistrierung einer Billigflagge unterstellt werden, als unter Nationalflagge fahrende Schiffe zu betrachten, soweit die Gewerkschaft/en im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft zustimmt/zustimmen und alle Bedingungen an Bord der Gesetzgebung des ursprünglichen Flaggenlandes entsprechen.

Kabotage

246. Die ITF befürwortet die Erhaltung und Ausweitung von Kabotagediensten auf nationaler, sub-

39. ITF-KONGRESS

regionaler und regionaler Ebene und ist sich der Bedeutung bewußt, die derartige Regelungen für die Sicherung langfristiger, nachhaltiger Beschäftigungsmöglichkeiten für Seeleute an Bord von Schiffen haben, die regelmäßig zwischen den Häfen eines einzelnen Landes, einer Subregion oder Region verkehren. Um soziales Dumping zu vermeiden, muß jedes Schiff, ob Billigflagge oder nicht, das nicht einer entsprechenden Regelung unterliegt, die für die in dem betreffenden Gebiet verkehrenden Schiffe vereinbarten Normen einhalten, wenn es in der Folge zu Kabotagediensten eingesetzt wird.

247. Kabotagedienste sind für unter Nationalflagge der betreffenden Länder fahrende Schiffe zu reservieren.

248. Als Orientierungsrahmen zur praktischen Anwendung des oben erläuterten Grundsatzes wird die ITF eine übergeordnete ITF-Kabotagepolitik erarbeiten.

Regionalnormen

249. Die ITF akzeptiert das Recht aller ihr angeschlossenen Gewerkschaften in einer konkreten und klar abgegrenzten Region, dem FPC Regionalnormen für Schiffe, die ausschließlich innerhalb dieser Region verkehren und mit Seeleuten aus der Region bemannt sind, zur Annahme zu unterbreiten.

Billigflaggenschiffe

250. Die ITF akzeptiert, daß alle angeschlossenen Gewerkschaften des maritimen Sektors grundsätzlich zum Abschluß von Verträgen berechtigt sind, soweit diese mit der ITF-Politik in Einklang stehen und die im folgenden erläuterten ITF-Verfahren befolgt werden. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften akzeptieren, daß sich mit diesem Recht für sie die Pflicht verbindet, in Einklang mit der ITF-Politik zu handeln.

251. Die ITF sollte an ihrer Politik festhalten, den "Wert" eines Vertrages auf Grundlage des Gesamtbemannungskosten(TCC)-Konzepts und anhand der vom FPC vorgegebenen Normen festzulegen. Langfristig strebt die ITF jedoch auch weiterhin einen einheitlichen Gesamtbemannungskostenvertrag an.

252. Die ITF bevollmächtigt die angeschlossenen Gewerkschaften zum Abschluß von Verträgen für Billigflaggenschiffe, deren nutznießende Eigentümerschaft in ihrem Lande angesiedelt ist, sofern:

- a) die gesamte Besatzung den betreffenden Verträgen untersteht;
- b) die gesamte Besatzung der/den betreffenden angeschlossenen Gewerkschaft/en angehört und die betreffende/n Gewerkschaft/en allen dem Vertrag unterstehenden Seeleuten das vom FPC vorgegebene Spektrum von gewerkschaftlichen Betreuungsdiensten anbietet/angeboten, einschließlich der Bearbeitung von Forderungen im Zusammenhang mit ausstehenden Heuerzahlungen, Unfallsverletzungen bzw. Todesfällen, und diese Bereitschaft durch ihre Unterschrift unter die jeweils aktuelle Fassung der ITF-Seeleutecharta bekräftigt hat/haben;
- c) alle Mitglieder der Besatzung gleich behandelt werden, ganz gleich ob sie im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle wohnhaft sind oder nicht, und an Bord des Schiffes keine diskriminierenden Heuerstrukturen existieren;
- d) das ITF-Sekretariat vor Unterzeichnung eines ITF-Sondervertrages und Zahlung der Beiträge zum ITF-Wohlfahrtsfonds konsultiert wird;
- e) im Hinblick auf das/die Schiff/e nur solche Zahlungen, Mitgliedsbeiträge oder Abgaben in Rechnung gestellt werden, die im Kollektivvertrag aufgeführt und damit Bestandteil des Vertrages sind; diese Regelung tritt für alle neu abgeschlossenen Kollektivverträge mit sofortiger Wirkung und für alle existierenden Kollektivverträge nach deren Ablauf in Kraft;

f) Verträge nur dann als rechtskräftig betrachtet werden, wenn die Konsultationsverfahren der ITF mit befriedigendem Ergebnis abgeschlossen und der Vertrag von der ITF genehmigt wurde.

253. Die ITF bevollmächtigt die angeschlossenen Gewerkschaften zum Abschluß von Kollektivverträgen für Billigflaggenschiffe, deren nutznießende Eigentümerschaft *nicht* in ihrem Lande liegt, sofern die in Abs. 252 a)-f) oben aufgeführten Bedingungen erfüllt sind und die Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle die Verhandlungsrechte in Einklang mit den unten erläuterten Konsultationsverfahren der ITF abgetreten haben, die Vorgaben der ITF-Politik bezüglich der Prüfung der Unterlagen für alle Schiffe erfüllt und der fragliche Vertrag von der ITF genehmigt wurde.

254. Ein von der ITF genehmigter Kollektivvertrag muß drei Elemente aufweisen:

- Erstens muß der Vertrag mindestens die ITF-Kriterien (den ITF-TCC-Grenzwert und die jeweils geltenden, vom FPC beschlossenen Vorgaben der ITF-Politik) erfüllen.
- Zweitens muß er von der ITF genehmigt und regelmäßig daraufhin überprüft werden, daß er noch immer den ITF-Kriterien entspricht.
- Drittens darf ein Sondervertrag für ein bestimmtes Schiff erst dann unterzeichnet werden, wenn die Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle konsultiert wurden und das ITF-Sekretariat über die Zuweisung der Verhandlungsrechte entschieden hat; Ausnahmen von dieser Regel sind nur unter den in Abs. 263 erläuterten Umständen möglich.

Bemannung

255. Die jeweils geltenden Bemannungsnormen für Schiffe, die von der ITF genehmigten Verträgen unterstehen, sind im Anhang zum ITF-Musterkollektivvertrag aufgeführt. Auf Schiffen, die von der ITF genehmigten Verträgen unterstehen, sind die entsprechenden ITF-Bemannungsnormen zur Anwendung zu bringen, nicht die in der vom Flaggenstaat ausgestellten Bescheinigung über die Sicherheitsbemanning oder einem vergleichbaren Dokument vorgegebenen Normen. Abweichungen von den ITF-Bemannungsnormen sind jedoch möglich, wenn die angeschlossenen Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle bescheinigen, daß die vorgesehene Besatzungsstärke sich an dem in ihrem Land üblichen Niveau orientiert und für sie annehmbar ist.

ITF-Konsultationsverfahren für die Unterzeichnung von Verträgen für Billigflaggenschiffe

256. Die antragstellende Gewerkschaft muß entweder vor Abschluß eines Vertrages für ein bestimmtes Schiff oder vor Einwilligung in die Bereitstellung ihrer Mitglieder als Besatzung eines Schiffes, dessen nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle nicht in ihrem Lande angesiedelt ist, in der jeweils vorgegebenen geeigneten Form einen Antrag an das ITF-Sekretariat richten.

257. Wird der Antrag von einer anderen Gewerkschaft als der Gewerkschaft im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle eingereicht, werden die betreffenden Gewerkschaften von der ITF konsultiert.

258. Eine Abstimmung der Antworten der angeschlossenen Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle auf Anfragen des ITF-Sekretariats hinsichtlich des Rechts auf Bereitstellung der Besatzung und Aushandlung von Kollektivverträgen für ein bestimmtes Billigflaggenschiff ist dringend geboten. Geht keine Antwort ein, so muß die betreffende angeschlossene Gewerkschaft möglicherweise auf ihre Rechte im Rahmen der Politik verzichten. Die angeschlossenen Gewerkschaften sind gehalten, möglichst umgehend, spätestens jedoch vier Wochen nach deren Erhalt, auf eine solche Anfrage des ITF-Sekretariats zu antworten.

259. Angeschlossene Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kon-

39. ITF-KONGRESS

trolle, die ihr Recht auf Unterzeichnung von Kollektivverträgen in Anspruch nehmen, müssen ihre Forderungen durchzusetzen versuchen und das ITF-Sekretariat über alle von ihnen unternommenen Schritte unterrichten. In Gesprächen zwischen dem ITF-Sekretariat und den betreffenden angeschlossenen Gewerkschaften, auch in den die Besatzungen bereitstellenden Ländern, ist abzuklären, welche Maßnahmen erforderlich sind.

260. In Fällen, in denen die Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle das Recht zur Bereitstellung der Besatzung an die Gewerkschaft in dem die Seeleute bereitstellenden Land abgetreten haben, sind diese Gewerkschaften hinsichtlich aller von den Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle geführten Verhandlungen zu konsultieren, bei denen die Beschäftigungsbedingungen der betroffenen Seeleute berührt werden.

261. Angeschlossene Gewerkschaften im Land der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle können gemäß der oben dargelegten Politik über die Vermittlung des ITF-Sekretariats ihr Recht auf Bereitstellung der Besatzung und Unterzeichnung eines Kollektivvertrages für ein bestimmtes Schiff auf eine der ITF angeschlossene Gewerkschaft in dem die Besatzung bereitstellenden Land übertragen, wenn sie dies wünschen. Dies kann an folgende Bedingungen geknüpft werden:

a) das Schiff darf auf einer bestimmten Strecke nicht in Konkurrenz zu unter Nationalflagge fahrenden Schiffen aus dem Land der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle eingesetzt werden;

b) ein bestimmter Anteil der Offiziere und Mannschaftsdienstgrade an Bord des Schiffes sind von Staatsbürgern des Landes der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle zu stellen.

262. Können angeschlossene Gewerkschaften in einem Land keinen ausreichenden Nachweis dafür erbringen, daß die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle über das Schiff tatsächlich - wie von ihnen behauptet - in ihrem Lande angesiedelt ist, sollten sie keine Einwände dagegen erheben, wenn eine angeschlossene Gewerkschaft in einem Arbeitskräfte bereitstellenden Land über die Vermittlung des ITF-Sekretariats und in Einklang mit der vorliegenden Politik die Besatzung für das Schiff bereitstellt und einen für die ITF annehmbaren Vertrag unterschreibt.

263. Wenn die Unterzeichnung eines für die ITF annehmbaren Vertrages mit Hilfe direkter Arbeitskampfmaßnahmen oder durch Androhung derartiger Maßnahmen in einem bestimmten Hafen durchgesetzt werden kann, stimmen die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Übertragung der Verhandlungsrechte gemäß der Politik auf die betreffende Gewerkschaft für die Dauer der Laufzeit des ITF-Sondervertrages (d. h. 12 Monate) zu; anschließend sollte der Vertrag auf die zuständige Gewerkschaft im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle bzw. gegebenenfalls die Gewerkschaft in dem die Besatzung bereitstellenden Land übergehen. In der Regel sollte ausschließlich ein ITF-Musterkollektivvertrag unterzeichnet werden. Wenn dies jedoch nicht durchzusetzen ist, kann/ können die/der betreffende/n Inspektor/in oder Gewerkschaft/en nach Rücksprache mit dem ITF-Sekretariat einen anderen annehmbaren Vertrag als den ITF-Musterkollektivvertrag unterzeichnen. In diesem Falle werden die Seeleute als individuelle ITF-Mitglieder geworben und von der Sonderabteilung der Seeleute betreut.

264. Im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben der vorliegenden Politik durch der ITF angeschlossene Gewerkschaften setzt das ITF-Sekretariat die vom FPC verabschiedeten und vom Vorstand bestätigten Verfahren einschließlich der zeitweiligen Außerkraftsetzung der ITF-Mitgliedschaft gemäß den ITF-Satzungen in Gang.

265. Es ist davon auszugehen, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in den Ländern der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle nach Auslaufen eines Kollektivvertrages/von Kollektivverträgen, der/die von einer oder mehreren angeschlossenen Gewerkschaften in dem/den die Besatzungen bereitstellenden Land/Ländern unterzeichnet wurden, ihr Recht auf Bereitstellung der Besatzung und Unterzeichnung eines Kollektivvertrages/von Kollektivverträgen für das betreffende Schiff wahrnehmen möchten. Außerdem werden neuerliche Konsultationen eingeleitet, wenn sich die Regelungen und Bedingungen im TCC-Vertrag ändern oder die Eigentümerschaft

des betreffenden Schiffes wechselt. Die angeschlossenen Gewerkschaften in den Ländern der nutznießenden Eigentümerschaft und Kontrolle verpflichten sich ihrerseits, die Gewerkschaften in den die Besatzungen bereitstellenden Ländern vor Auslaufen des Vertrages/der Verträge zu konsultieren.

** Im Hinblick auf ausländische Seeleute auf Schiffen unter echten Nationalflaggen gilt weiterhin der Grundsatz der ITF-Politik, daß ihnen die Heuern des Flaggenlandes gezahlt werden sollten. Laut einer 1995 verabschiedeten Entschließung des FPC ist ihnen mindestens eine Heuer gemäß dem ITF-TCC-Grenzwert auszuführen, soweit sie nicht in den Genuß der im Flaggenland geltenden Heuern kommen. Allerdings kam eine Einigung über die Inkraftsetzung dieser Politik bislang nicht zustande; der FPC beschloß daher auf seiner Sitzung 1998, die Angelegenheit zu vertagen, bis eine Einigung über die Auslegung der IAO-Mindeststeuer herbeigeführt worden sei.*

Anhang 4: Anwesende

Delegiertenliste

- Delegierte
- Berater
- * vertritt nicht anwesende Mitgliedsverbände

Argentina

- 5001 **Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras 'La Fraternidad'**
Julio Adolfo Sosa
Omar Abel Draghi
Antonio Guillermo Luna
- 5003 **Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos y Afines de la República Argentina (SEAMARA)**
Jorge Cocchia
- 5007 **Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CAOMAR)**
Marcos Castro
- 5008 **Asociación de Personal Aeronáutico (APA)**
Ariel Basteiro
Fabio Basteiro
Hugo Perosa
León Piasek
- 5009 **Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA)**
Alicia Castro
- 5011 **Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales**
Marcos Castro*
- 5013 **Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina**
Marcos Castro*
- 5015 **Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas**
Hugo A. Moyano
Mariano Silva
Hugo Pistone
Osvaldo Malizia
Miguel Godoy
Mario Zaffora
Claudio Tapia
Raul Altamirano
Hugo Crespo
Miguel Forte
Raul Aguirre
Enrique Castro
Bonifacio Obes
Angel Arias
Carlos Salas
Pablo Moyano

- 5016 **Unión Tranviarios Automotor (UTA)**
Juan Manuel Palacios
Manuel Cornejo
Francisco Caro
Mario Caligari
Walter Caratoli
Oscar Cruz
Mauricio Cornejo
- 5019 **Centro de Patrones Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo**
Juan Carlos Pucci

Australia

- 8700 **Australian Services Union (ASU)**
George Panigiris
Greg Day
- 8706 **Australian Maritime Officers' Union (AMOU)**
Fred Ross
- 8708 **Maritime Union of Australia (MUA)**
John Coombs
Jim Tannock
Mick Doleman
Ross Storer
Sue Gajdos
- 8709 **Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE)**
Andrew Williamson
Phillip Olsen
- 8713 **Flight Attendants' Association of Australia (FAAA)**
John Walker
Greg Broome
Annette Stafford
Narelle Gill
- 8714 **Transport Workers' Union of Australia**
John Allan
James McGiveson

Austria

- 9001 **Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE)**
Hans Goger
Heinz Grubanovits
Walter Hickelsberger
Anton Hartmann
Ursula Luckl
Elisabeth Vondrasen
Ernst Hengsberger
Wilhelm Habertztl

39. ITF-KONGRESS

- 9002 Gewerkschaft Handel, Transport,
Verkehr (HTV)
Renate Stohwasser
- 9003 Gewerkschaft der
Gemeindebediensteten (GdG)
Rudolf Paschinger

Bangladesh

- 8019 Bangladesh Road Transport Workers'
Federation
Samsur Rahman Shimul Biswas
Atiqur Rahman
Akter Hossain Badal
Sayed Abu Saied
Sahidullah Sadu
Saequr Rahman Hiru
Eshahaque Ali
- 8020 Bangladesh Naujan Sramik Federation
(BNSF)
Chowdhury Ashiqul Alam
Golam Mowla
Sahalam
- 8022 Bangladesh Biman Sramik Union (BBSU)
Mohd. Solaiman
Mohd. Shamsur Rahman
Saki Rizwana
- 8023 Bangladesh Railway Employees'
League (BREL)
Md. Obaidul Hoque
Md. Anwar Hossain
Md. Shahidul Haque
Md. Harunur Rashid
Md. Abdur Rashid
Md. Ibrahim Khan
Md. Sowkat Ali Miah
Md. Enayet Hossain Akand
Rizwanur Rahman Khan
Md. Khabiruddin Ahamed
Md. Kazi Anwarul Haque
Md. Jainal Abedin
Md. Mokbul Hossain
Md. Sayeed Uddin
- 8024 Society of Aircraft Engineers of
Bangladesh (SAEB)
M.D. Abdul Haque Moazzem
S.M. Hanif
Rezaul Karim
- 8025 Bangladesh Biman Flying Services
Association of Cabin Crew
Nasima Ameen
Md. Monir uz Zaman Khan
- 8026 Bangladesh Seamen's Association
S.M. Shafiqur Rahman
Md. Shah Newaz Khan
Mohd. Mustafa Jalal
Md. Haroon-Ur Rashid

- 8027 Bangladesh Truck Chalok Sramik
Federation
Roy Ramesh Chandra
Md. Ismail
Abdul Malek
Abdus Salam
Noor Mohammad
Kawsar Ahamed Polash
M.D. Motaleb
Abdul Barek Sarker
Anawar Hossain
Shabuddin Sha
Monirul Islam
Ismail Hossain Repu
Shahidullah
Salim Raza
Abul Bahar
- 8028 Bangladesh Biman Employees' Union
S.M. Belal Hossain
M.A. Halim
S. Ahter
- 8029 Bangladesh Inland Water Transport
Corporation Workers' Union
Sukkur Mahmud
Mozammel Hogue
Shah Allah Nawas Uddin

Belgium

- 9050 Belgische Transportarbeidersbond (BTB)
Alfons Geeraerts
Bob Baete
Bob Dielis
Jeannine Hermans
- 9052 Secteur Cheminots de la Centrale
Générale des Services Publics (CGSP)
Jonny van den Rijse
Jean-Louis Brasseur
Willem Bauwens
- 9054 Centrale de l'Industrie du Métal de
Belgique
Karel Gacoms
Denis de Meulemeester
Marcel Rogiers
- 9055 Christian Transport and Diamond
Workers' Union (CVD)
Myriam Chaffart
Michel Claes

Brazil

- 5301 Confederação Nacional dos
Trabalhadores em Transportes
Marítimos, Aéreos e Fluviais
(CONTTMAF)
Severino Almeida Filho
Ricardo Leite Goulart Ponzi
Eduardo Antonio Rech
Mayo Uruguaio Machado Fernandes

- 5302 Confederação Nacional dos
Trabalhadores em Transportes
Terrestres (CNTTT)
Omar José Gomes
Helio de Souza Regato de Andrade
José Celio Alvarenga
José Theodora G. da Silva
Janaina Fernandes
Joao Roberto da Cunha
Maria da Conceição Gomes
Renato Andrade
Orlando Coutinho

Bulgaria

- 9073 Union of Transport Workers'
Syndicates in Bulgaria
Iordanka Milanova Radeva

Burma

- 8030 Seafarers' Union of Burma (SUB)
Ko Ko Khaing

Canada

- 6901 Airline Division of Canadian Union of
Public Employees (CUPE)
Karen Cassian
Denise Hill
Joyce Christenson
Tina Brooks
6905 International Longshore and
Warehouse Union (ILWU)
Tom Dufresne
6907 National Automobile, Aerospace,
Transportation and General Workers'
Union of Canada (CAW-Canada)
Buzz Hargrove
Jim O'Neil
Cheryl Kryzaniwsky
Doug Olshewski
Jo-Ann Hannah
Serge Portelance
Cathy Walker
Peggy Nash
Raj Dhaliwal
Jim Hunter
John Parsons
Peter Kennedy
Catherine Gilbert
6910 Teamsters Canada
Richard Charruau
Nicole Mercier

Chile

- 5434 Confederación Marítima de Chile
(COMACH)
Miguel Osés Lorca

- 5443 Federación de Sindicatos de
Conductores de Camiones de Chile
(FENASICOCH)
José Sandoval Pino
Carlos Salas
Jorge Ramos
5444 Sindicato de Oficiales de Southern
Shipmanagement (Chile) Ltda
Pedro Bascuñan

Croatia

- 9091 Samostalni Sindikat Radnika u
Pomorskoj i Rijecnoj Privredi Hrvatske
(Seafarers' and Dockers' Union of
Croatia)
Vladimir Svalina
Branko Berlan
Predrag Brazzoduro
Vladimir Glavovic

Cyprus

- 9101 Federation of Transport, Petroleum
and Agricultural Workers (FTPAW)
Homer Neocleous
Pantelis Stavrou
Timotheos Timotheou
9102 Federation of Public Service
Employees Cyprus
Andreas Theodorou
Panayiotis Kakouran

Czech Republic

- 9120 Association of Transport Workers'
Unions of Czech Republic
Dusek Jaromir
Alena Zivnustková
Christopher Veselka

Denmark

- 9150 Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD)
Holger Nielsen
Peter Sand Mortensen
Leif Rasmussen
Knud Hansen
Mogens Hansen
Henrik Berlau
Claus Lindegaard
Jorn Larsen
Flemming Smidt
9151 Dansk Jernbaneforbund
Torben Hansen
Ebert Nielsen
Ulrik Salmonsén
Birgit Rasmussen
9160 Maskinmestrenes Forening
Leif Dolleris

39. ITF-KONGRESS

- 9162 Dansk Funktionærforbund -
Serviceforbundet
Villy Nielsen
Per Fallentin
- 9163 Dansk Navigatørforening
Jens Fage-Pedersen
Peter Funch
- 9164 Handels-og Kontorfunktionærernes
Forbund i Danmark (HK Service)
Karin Retvig
Hanne Sørensen
Knud-Erik Hansen
Gert Holgaard
Ib Maltesen
Carlo Søndergaard
- 9166 Dansk Metalarbejderforbund
Ole Ibsen
Niels Jørgen Hilstrøm
Martin Nielsen
- 9167 Cabin Union Denmark
Bent Gehlsen
Hakon Holm

Estonia

- 9251 Estonian Federation of Water Transport
Workers' Unions
Ilja Donovan
Lilija Kosmina
Tatjana Burtseva
Tamara Radkovets
Elena Kleiner

Faroe Islands

- 9270 Føroya Fiskimannafelag
Óli Jacobsen

Fiji

- 8802 Federated Airline Staff Association
Ram Rajend
- 8803 Fiji Public Service Association
N.G. Singh

Finland

- 9290 Rautatieläisten Liitto ry (Finska
Järnvägsmannaförbundet rf)
Pentti Kesseli
Aulis Alanko
- 9291 Suomen Veturimiesten Liitto ry (Finska
Lokmannaförbundet)
Markku Hannola
Timo Tanner
- 9293 Suomen Merimies-Unioni ry (Finlands
Sjömannsunion)
Per-Erik Nelin
Kernneth Bondas
Terttu Katila
Satu Silta

- Carita Ojala
Leif Drockila
- 9294 Suomen Laivanpäälystöliitto ry
(Finlands Skeppsbefälsförbund)
Antti Palola
- 9295 Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto
ry (AKT) (Bil- och Transportbranschens
Arbetareförbund i Finland)
Kauko Lehikoinen
Maarit Ahonen
Esa Bruce
Juhani Koivunen
Esa Pitkälä
Esko Jokikokko
Eljas Piiponen
Väinö Lahtinen
Hans Viirtanen
Tuula Lehmusto
- 9299 Ilmailualan Unioni ry (Civil Aviation
Workers)
Tuomo Oksanen
- 9302 Kunta-alan ammattiliitto ry (KTV)
(Kommunsektorns Fackförbund rf)
Timo Puumalainen

France

- 9340 Fédération 'FO' de l'Équipement, des
Transports et des Services
Yves Veyrier
Gérard Portnoi
Daniel Adalberon
- 9342 Fédération Nationale 'FO' des
Transports
Roger Poletti
Christophe Beauvalet
Robert Dufour
- 9343 Fédération Syndicaliste FO des
Cheminots
Alain Laborde
René Gobert
Gérard Apruzzese
- 9350 Fédération Générale des Transports et
de l'Équipement (FGTE-CFDT)
Gérard Balbastre
Jean-Pierre Binetruy
Michel Fleurot
Michèle Loup

Georgia

- 9778 Georgian Seamen's Trade Union
A. Tchidjavadze

Germany

- 9390 Gewerkschaft Öffentliche Dienste,
Transport und Verkehr (ÖTV)
Peter Ackermann
Peter Baranowski

Dieter Benze
 Uwe Dorn
 Peter-Jürgen Fink
 Andreas Heß
 Hans-Werner Kayßer
 Horst Kreller
 Jörg Lausch
 Hartmut Mekelburg
 Manfred Rosenberg
 Hilmar Schmidt-Kohlhas
 Wolfgang Warburg
 Eike Eulen
 Bernhard Fischer
 Rolf Fritsch
 Gerd Hütter
 Jan Kahmann
 Ulla Polzer
 Barbara Ruthmann
 Hermann Schmid
 Ali Memon
 Michael Wendl
 Klaus Eberhard
**9391 Gewerkschaft der Eisenbahner
 Deutschlands (GdED)**
 Peter Roth
 Norbert Hansen
 Maria Matt
 Karl-Heinz Zimmermann
 Rudi Hepf
 Günter Bogdanski
 Leopold Bendl
 Horst Hartkorn
 Siegfried Weiß
 Alois Weis
 Claudia Menne

Ghana

**7102 Maritime and Dock Workers' Union of
 TUC**
 Kofi Asamoah

Great Britain

**9440 National Union of Rail, Maritime and
 Transport Workers (RMT)**
 Jim Knapp
 John Cogger
 A. Kay
**9442 Transport Salaried Staffs' Association
 (TSSA)**
 Richard Rosser
 David Horton
 Philip Dunlop
 Ian Turnbull
 Harriet Yeo

**9444 Associated Society of Locomotive
 Engineers and Firemen (ASLEF)**
 Tony S. West
 A. Moir
 A. Reed
**9445 Transport and General Workers' Union
 (TGWU)**
 Bill Morris
 Diana Holland
 Graham Stevenson
 George Ryde
 Daniel Bryan
 Martin Mayer
 Danny Maher
 Iqbal Vaid
 Shirley Welsh
 Andrew Smith
**9446 The National Union of Marine, Aviation
 and Shipping Transport Officers
 (NUMAST)**
 Brian D. Orrell
 Peter G. McEwen
 John Epsom
9449 Manufacturing Science Finance (MSF)
 Paul Talbot
 John Gardner
 Mickey Stewart
9450 UNISON
 Alex Thompson
 Malcolm Cantello
**9451 Institution of Professionals, Managers
 and Specialists (IPMS)**
 Bill Brett
 W. Rodger
 Joe Magee

Greece

9491 Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
 Agis Tselentis
 George Velissaratos

Guyana

**6032 Amalgamated Transport and General
 Workers' Union**
 Marilyn Chee-A-Tow
6033 Guyana Labour Union
 Carvil Duncan

Honduras

**6116 Sindicato de Trabajadores de la
 Empresa Nacional Portuaria
 (SITRAENP)**
 Norma Alicia Madrid
**6117 Sindicato Nacional de Motoristas de
 Equipo Pesado de Honduras
 (SINAMEQUIPH)**
 Erasmo Flores

39. ITF-KONGRESS

Hong Kong

- 8051 Merchant Navy Officers' Guild
Captain Norman WY Pang
Yu Yu Chi
Sung Shik Fai
- 8053 Cathay Pacific Airways Flight
Attendants' Union
Kamanha Tripathi
Maryrose Poe
Dev Biaspal
- 8055 Federation of Hong Kong Transport
Workers' Organizations
April Lai
- 8057 Hong Kong Seamen's Union
Chi Kwok Poon
Ting Kam Yuen

Hungary

- 9502 Vasuti Dolgozók Szabad
Szakszervezete (Free Trade Union of
Railway Workers)
Robert Enzsöl
György Balla
Erika Tamás
- 9503 Közlekedési Szakszervezetek
Országos Szövetsége (National
Federation of Transport Unions)
Tatai Janos

Iceland

- 9510 Sjómannasamband Íslands
Sævar Gunnarsson
Olöe Stefánsdóttir
- 9511 Farmanna- og Fiskimannasamband
Íslands (FFSI)
Gudjón Kristjánsson
- 9512 Vélstjórafélag Íslands (Icelandic
Engineer Officers' Association)
Helgi Laxdal
Fridrik Hermannsson

India

- 8100 All India Railwaymen's Federation (AIRF)
Umraomal Purohit
J.P. Chaubey
P.R. Menon
M. Namasivayam
Anil Bhattacharjee
J.M. Biswas
Rakhal Das Gupta
Shiv Gopal Mishra
C.H. Ghandi
N. Kannaiah
N. Sundaresan
N.K. Bhattacharjee
B.C. Paul Roy
K.L. Gupta

- Jagdish Ajmera
Shiv Gopal Mishra
S.L. Dubey
Indar Konwar
Biru Chatterjee
S. Singh
U.C. Mishra
S.J. Inarndar
D.R. Nafde
C.A. Rajasridhar
K.C. Roy Karmakar
Ghanshyam Das
M.E. Haque
Nilmoni Das
K.R. Chatterjee
B.N. Bhagat
R.C. Singh
Dilip Mukherjee
P. Purushothaman
R. Sarhadi
J.S. Gandhi
B.G. Ramesh
C.S. Meon
L.R. Patel
Vinod Manjrawala
V.R. Kini
R.M. Goswami
Bhupendra Bhatnagar
J.R. Bhosale
Umesh Ch. Tyagi
Inderjeet Sharma
Ramji L.I. Chhabri
Anjali Khale
Ram Khilawan
Srilazmi Rao
Manjit Singh
R.K. Chattopadhyay
S.P. Singh
S.K. Rana
S.Z.A. Jafri
L.N. Pathak
Harbhajan Singh
T.R. Gautam
Balmukund
C.S. Bajwa
V.K. Mishra
Bhawani Singh
Sabbir Ali
D.N. Chaubey
D.K. Gaur
Saroj Dixit
Ashok Yadav
Subhendu Mukherjee
Sujit Roy
D.D. Chatterjee
B.K. Singh
H.L. Yadav

Milan Dr. Mukherjee
S.N.P. Srivastava
R.N. Goswami
S.K. Brahma
Mansoor Alam
Amalendu Das Gupta
M.K. Suri
A.K. Saha
D. Debotosh Roy
N.C. Roy Choudhary
M. Narain
A.K. Bagchi
Harbilash Ghosh
J. Bandyopadhyay
B. Jena
Md. Sahauddin
D. Shaleel
Subrato Mukherjee
K. Krishna Rao
Gautam Mukherjee
B.K. Ghosh
S.P. Ghosh
B.R. Irani
Rajendra Singh
S.K. Bose
Vinod Chaturvedi
Rakesh Sharma
D. Ramesh Baboo
V. Uthirapathi
S.R. Dharmadhikari
R.C. Mehta
N. Haridasan
Arti Pradhan
M. Devan
R. Diwakar
P. Pandiyan
N. Manivannan
C. Janaki Raman
S. Anantharaman
Paul Maxwell Johnson
R. Basava Raju
Nooruddin
Stephen
Ramachandra Murthy
V.P.R. Pillai
G. Subbanarsaiah
M.E. Adinarayana
Ch. Sankara Rao
P. Venkateswarlu
K.S.N. Murthy
Am D'Cruz
R. Venkatanarasiah
S.N.C. Krishnamacharyulu
J.N. Rai
M.P. Sah
V.P. Agarwal
K.P. Singh
Surendra Pd. Singh

B.B. Majumdar
Bimal Mukherjee
H.P. Mitra
Dipak Sarkar
S.K. Sahni
Jaspal Singh
N.B. Goswami
Niranjan Singh
Harjet Singh
M.K.S. Nambiar
R. Mani
Raj Kumar
C.S. Shivaraman
S. Bandopadhyay
A. Xavier
Mukesh Galav
Sangha Mitra
Mona Singh
N. Shanti
P. Hymavathi
Kumari Sumana Banerjee
Mukherjee Dilip
Sonia Beejawat
Arti V. Pradhan
Asish Bisawa
Sumana Banneerji
Veer Raj
B.L. Narsing Rao
H.B. Sarkar
Chinmoy Ganguly
Bhavanaban Raval
Chandrasekhar Menon
Jaywant R. Bhosale
Surendra Kumar Bhargav
Mukesh Mathur
Rajendra Prakash Gupta
Radheshyan Misra
Vinayak Khot
Srinivas Sharma
Indira Ajmera
Mahaeo D. Sathe
Govindlal Sharma
Radheshyan Tiwari
Lalji Patel
Rameshchandra Sharma
K. Sandu Rao

8101 The Maritime Union of India (MUI)
Capt. U.S. Adam
S.S. Khan
M.R. Rajamani

8103 Indian Flight Engineers' Association
Pankajan
K.M. Chandran
M.C. Patel
Shankar Narayan
Y.K. Singh
Jai Ran

39. ITF-KONGRESS

- 8104 **Transport and Dockworkers' Union**
 Manohar Kotwal
 Anil Golatkar
 Kalpana Desai
 Ramakant Desai
 Ramrao K. Bobade
 Arun D. Chodankar
 Anil R. Golstkar
 Waman Govalkar
 Vijaya Kulkarni
- 8107 **Air India Cabin Crew Association**
 Darshan P. Paul
 Naznin D'Souza
 V.D. Katrekar
 Romaneo Menzies
 Neela Wagh
 Sheela Karunakaran
 Sunil Arora
 Chittranjan Singh
 R. Nesarikar
 Sanjang Lazar
 R.L. Joshi
- 8108 **Air India Employees' Guild**
 V.A. George
 N.H. Kapoor
 S.B. Kolhapure
 S.P. Shetty
 J.P. Jayal
 C.C. Mukherjee
 R. Muthukumar
 L.S. Shibu
 Y.E. Reddy
 P.H. Ghagre
 M.B. Kolge
 R.K. Sawant
 Ramayan Yadav
 D.J. Shewale
 R.D. Sharma
 B. Chatopadhyay
 Ish Pal
- 8109 **National Union of Seafarers of India (NUSI)**
 Vasant Samant
 Thomas Anthony
 Shanti Patel
 Abdulgani Y. Serang
 Maruti Rethrekar
- 8110 **Calcutta Port Shramik Union**
 Parbati Das
 Mukherjee Bijoy
- 8111 **The Visakhapatnam Port Employees' Union**
 D.K. Sarma
 B.V. Ratnam
 P. Kalyani
 M. Sai Kumar
 A.B. Ramam
- J. Apparao
 B.S. Chalam
 A. Nooksraju
 P.A.V. Rama Raju
 P. Raju
 Rikahapathi
 Kanaka Raju
 N.J. Raddy
 K.M. Naidu
 V. Kumer Das
 C.J. Swamy
 S.N. Murthy
- 8112 **Air India Aircraft Engineers' Association**
 V.M. Vaidya
 K.K. Sugunan
 M. Balakrishnan
 B.K. Rai
 B. Sen
- 8113 **All India Federation of Foreign Airlines Employees' Unions (AIFFAEU)**
 Jagdish Lal
 Tarjeet Bawa
 Ramesh Kumar
 Atul Angre
 Kaushal Abrol
 Prabir Ghosh
 Deepak Batra
 F.X. Fernandez
 R.S.A. Khate
 Vipin Sharma
 G.B. Kulkarni
 Chander Shekhar
 Prem Kumar
- 8114 **Tamil Nadu Road Transport Workers' HMS Federation (TNRTW-HMS)**
 A. Subramaniam
 R. Arjun Cheran
 M. Subramania Pillai
 C. Chelladurai
 O. Shanmugam
- 8115 **Roadways Mazdoor Sabha, UP**
 Vishnu Deo Pandey
 Jai Beer Singh Yadav
- 8117 **Paradip Port Workers' Union**
 Panchanan Kanungo
 Ananta Kumar Das
- 8118 **The Visakhapatnam Dock Labour Board and Dock Workers' Union**
 N. Nageswarara
 G. Venkateswaro
 D. Suryansrayano
 C.H. Sanyasirao
 C.H. Appalanaidu
 G.S. Noidu
 A. Parupalli
 S. Rajarao
 K. Kumarswamy

- V. Mahalakshmi
K. Apparao
K. Ganceh
C.H. Appanne
M. Apparao
V. Nallarao
M. Maheswera Rao
V. Danaih
K. Sai Krishne
D. Dasu
B.V.P. Banuprakash
V. Sahiraju
U. Apparao
C.H. Denelah
- 8119 Madras Port Trust Employees' Union**
M. Hedmon Remigius
K. Mathialagan
Royapuram Raju Prathima
S. Charubala
Manimkalai
Sree Kumar
A. Rajammal
M. Marimula
Ravichandran
- 8121 Gujarat State Transport Workers' Federation**
C.S. Shah
R.J. Desai
N.M. Patel
- 8122 Tuticorin Port Mariners' and General Staff Union**
D.M. Stephen Fernando
Bridget Fernando
Virginia Fernando
M. Ravindran
S. Thinkakaran
P. Xavier
R. Sahayaraj
P. Walter
J. Terrence Fernando
P. Ramasamy
Rajasekar
S. Arumgugam
A. Wilson
D. Amalraj
R. Rengan
N.O. Fernando
S. Charles
S. Thangasamy
S. Pitchiah Fonseca
T. Terrance
D.S. Stephen
A. Jesu Jeyasingh
N. Aloysious
Arockiaraj
W. Jones
- 8123 Ernakulam District Waterways Employees' Association**
P.M. Mohammed Haneef
K. Padmini
K.S. Santha
- 8127 Rickshaw Mazdoor Sabha**
Kulwant Singh Bawa
S.D. Kapoor
- 8128 Kerala Fishing Boat Workers' Congress**
B. Vijayan
P.P. Babu
A. Musthafa
- 8130 Cochin Port Staff Association**
D. Vijayalakshmy
B. Vijayan
M.A. Marykutty
K. Padmini
K.S. Santha
- 8131 Transport and Dockworkers' Union, Kandla**
Praveen Gadhavi
H.A. Sehaneey
Ramesh Gahani
- 8132 Private Motor Transport Workers' Union, UP**
Bhola Nath Tewari
Vandana Chauhan
- 8134 Idukki District Motor Workers' Union (INTUC)**
P.A. Joseph
K. Sadirikoyan
- Indonesia**
- 8151 Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) (The Indonesian Seafarers' Union)**
Jen G. Haryantho
Iskandar B. Ilahude
Arief Soemadji
Hanafi Rustandi
- 8152 Indonesia Civil Aviation Workers' Union**
M. Noor Gaffar
Achdijanti Ganda
Parama Dwata
Dewi Aj Pattimahu
- 8153 Sektor Transportasi dan Angkutan - Serikat Buruh Sejahtera Indonesia (SBSI) (Transportation Sector - Indonesian Prosperity Trade Union)**
Iwan Rahardjo
- Ireland**
- 9200 Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU)**
Jimmy Somers
Kay Garvey
Michael Magee
Michael O'Doherty
Danny Hallahan

39. ITF-KONGRESS

Italy

- 9531 **Federazione Italiana Trasporti (FIT-CISL)**
Giuseppe Surrenti
Claudio Claudiani
Pierluigi Nanni
Remo di Fiore
Costantino Trombetta
Alberto Manni
Claudio Zari
Fabrizio Barcellona
Roberto di Pascale
Giuseppina Brozzetti
- 9534 **UILTRASPORTI**
Bartolomeo Lorenzo Cullati
Giuseppe Caronia
- 9539 **Federazione Italiana Lavoratori
Trasporti (FILT-CGIL)**
Guido Abbadessa
Orazio Cancila
Erika Young
Franco Gluffrida
Roberto Martelli

Ivory Coast

- 7152 **Syndicat des Travailleurs de la SOTRA
(SYNTRAS)**
Julien Tahou
- 7154 **Syndicat du Personnel de l'ASECNA en
Côte d'Ivoire (SYNPACI)**
Yao Dapre Georges

Japan

- 8200 **All-Japan Seamen's Union (KAIIN)**
Shoshiro Nakanishi
Yuji Iijima
Shoji Yamashita
Ryutarou Morisaki
Hideo Ikeda
Masahiko Taguchi
Ken Takahashi
- 8201 **All-Japan Municipal Transport
Workers' Union (TOSHIKO)**
Akira Azumata
Shouichi Suzuki
Keitarou Yoneda
Kazuo Yamaguchi
Ichitarou Otsuki
Shigeru Takeda
Hirohisa Yokozawa
Harish Bhatt
- 8202 **Japan Federation of Travel and Air Cargo
Agency Workers' Unions (KANKO ROREN)**
Yutaka Kasahara
Masaki Shibuya
Kazuhide Hanafusa
Yoshifumi Ota
Hisashi Shiraga

- Shiro Matsumura
Hidehiko Ichikawa
- 8203 **National Railway Workers' Union
(KOKURO)**
Yoshinori Takahashi
Katsuo Sato
- 8205 **All-Japan Federation of Transport
Workers' Unions (UNYU-ROREN)**
Kazumaro Suzuki
Takeharu Minemori
Kenetsu Okada
Sadao Mitsuoka
Makoto Murata
Toshio Tsukamoto
Toru Iida
Kunitake Imai
- 8206 **Japanese Confederation of Aviation
Labour (KOKU DOMEI)**
Kouki Hirose
Mari Oikawa
Yuki Inuzuka
- 8207 **Japan Airlines Cabin Attendants' Union
(KYAKUJO)**
Katsuo Iwata
- 8208 **Japan Federation of Transport Workers'
Unions (KOTSU ROREN)**
Shigeo Maki
Kazuo Hirokawa
Nobuo Yasugahira
Kenichi Umeda
Takashi Katano
- 8209 **General Federation of Private Railway
and Bus Workers' Unions (SHITETSU-
SOREN)**
Makoto Tsubone
Yukio Sakamoto
Minoru Fukuda
Toshitsugu Nagai
Tadahiro Sugiyama
Youichi Tanaka
Hitoshi Tanaka
Katsunori Hirakawa
Hayato Taira
Motomi Fijisako
Hisao Kichsei
- 8211 **Japan Confederation of Railway
Workers' Unions (JRU)**
Kazuo Enomoto
Takashi Mizusawa
Akihiro Murata
Kenji Ito
Hiroyuki Kita
Kenichi Takahashi
Masayuki Kotani
Kazuko Sumino
Masakazu Takahashi

- Tadaaki Kyoriki
Hirimitsu Takada
Chihoko Hori
Kazuhiro Niizuma
8212 **National Federation of Automobile
Transport Workers' Unions (ZENJIKO-
ROREN)**
Nobuaki Ogata
Kan Satake
Michio Miyagawa
Motoya Hirano
Makiichi Sokuseki
Hideyuki Ezumi
Krishnan Arora
8213 **Japan Railway Trade Unions'
Confederation (JR-RENGO)**
Kazuaki Kadono
Toshiyuki Mizushima
Kazutoshi Kenjo
Tadayoshi Matsubara
Hiroshi Hashimoto
Toshiyuki Yasui
Kimiharu Sei
Masaaki Miura
8214 **National Council of Dockworkers'
Unions of Japan (ZENKOKU-KOWAN)**
Hiroyuki Nakao
- Kiribati (Republic of)**
8850 **Kiribati Islands Overseas Seamen's
Union (KIOSU)**
Tatoa Kaiteie
- Korea**
8250 **Korean Federation of Port and
Transport Workers' Unions**
Oh Moon Hwan
Oh Min Woong
Jang Kwi Sung
Koh Seung Hwa
Choi Joo Han
Lee Ja Yong
Choi Young Dae
8251 **Korean Railway Workers' Union**
Choon Won Son
Hyun Jung Kim
Sun Wha Chang
8252 **Federation of Korean Seafarers'
Unions (FKSU)**
Kwon Eul Ryong
Tae Joo Kim
Bok Jae Lee
Sum Dong Kim
Yu Hee Lee
Ko Kwang Jo
Hye Kyung Kim
Choon Won Son

- Hyun Jung Kim
Sun Wha Chang
Zu Won Kim
8255 **Korea Automobile and Transport
Workers' Federation**
Kang Sung-Chun
Choi Joung-Wook
Park Yeon-Jeong
8256 **Federation of Korean Taxi Transport
Workers' Unions**
Lee Kwang-Nam

Latvia

- 9550 **Udens Transporta Arodbiedribu
Federacija (Water Transport Unions
Federation of Latvia)**
Aleksejs Holodnuks
Janis Gorbants
Vladimirs Rusjanovskijs
Ludmila Stuckina
Tatyana Pyatnitskaya
9551 **Latvian Seafarers' Union of
Merchant Fleet**
Igor Pavlov
Andrey Umbrashko
Ariadna Abeltina
Norbertos Petrovskis
9553 **Latvijas Aviodarbnieku Arodbiedriba
(Civil Aviation Trade Union of Latvia)**
Vladimir Golyakov
Adolfs Kohs
Elena Klimova

Liberia

- 7882 **United Seamen, Ports and General
Workers' Union of Liberia**
David Sackoh

Lithuania

- 9560 **Independent Dockers' Union**
Vladimiras Bendoraitis
9561 **Lietuvos Jurininku Sajunga (Lithuanian
Seamen's Union)**
Petrs Bekeza
9562 **Motor Transport Workers' Federation
of the Lithuanian Workers' Federation**
Jonas Petraska

Luxembourg

- 9580 **Fédération Nationale des Cheminots,
Travailleurs du Transport,
Fonctionnaires et Employés
Luxembourgeois (FNCTTFEL)**
Josy Konz

39. ITF-KONGRESS

Malaysia

- 8303 Transport Workers' Union (TWU)
K. Allaga
Mdm. Nurashakin Mohd. Yusof
Juma Bee Hassan
- 8304 The Railwaymen's Union of Malaya (RUM)
Mohd. Ramlee Mod Harus
S. Mahalingham
Yahya Yusof
- 8305 Kelang Port Management SDN BHD
Harbour Workers' Union
Baginda Ali A. Ghalib
- 8306 Penang Port Workers' Union
Abdul Wahab Talib
- 8308 Union of Employees of Port Ancillary
Services Suppliers Port Klang (UNEPASS)
A. Balasubramaniam
- 8309 Malaysian Airlines System Executive
Staff Association (MESA)
Md. Isa Jani
Tan Yew Seng

Malta

- 9600 General Workers' Union (GWU) Port
and Transport Section
Ronnie Pellegrini
Charles Briffa

Mauritius

- 7321 Transport Corporation Employees'
Union
Daneshwar Deonarain
H. Ramah
B. Boolaky
Lalita Rughounauth

Mexico

- 6181 Asociación Sindical de Pilotos
Aviadores (ASPA)
Benito Bahena Lome*
- 6190 Asociación Sindical 'Oficiales de
Máquinas de la Marina Mercante
Nacional'
Benito Bahena Lome*
- 6191 Orden de Capitanes y Pilotos Navales
de la República Mexicana
Alfredo Antonio Rodríguez Fritz
- 6196 Alianza de Tranviarios de México
Benito Bahena Lome
Victor Chavez Hernandez
Carmen Mancilla Negrete
Laura Ruiz Hernandez

Mongolia

- 8319 Mongolian Railway Workers' Union
L. Damdin

Buyanaa Shanzmyatavin

Namibia

- 7330 Namibian Transport and Allied
Workers' Union (NATAU)
Likius Vilho

Nepal

- 8320 Nepal Transport Labour Association
(Nepal Yatayat Mazdoor Sangh)
Laxmi Narayan Mishra

Netherlands

- 9620 FNV Bondgenoten
Jan Heilig
Dick Ketting
Frank Kloosterman
José Smeets
Niek Stam
Leo Vlek
Wouter Waleson
- 9621 Federatie van Werknemers in de
Zeevaart (FWZ)
Arie L. Verhoef
- 9624 Vakbond voor Nederlands
Cabinepersoneel (VNC)
A. Sloetjes
Henri Popelière

New Zealand

- 8902 New Zealand Waterfront Workers'
Union (WWU)
Terry Ryan
- 8903 New Zealand Merchant Service Guild
Industrial Union of Workers Inc
John R. McLeod
- 8906 New Zealand Association of Marine,
Aviation and Power Engineers
John R. McLeod*

Niger

- 7341 Syndicat Unique des Conducteurs de
Taxi du Niger (SUCOTAN)
Ibrahim Akouara

Nigeria

- 7354 Maritime Workers' Union of Nigeria
Uzoije Ukaumunna
Patrice A. Oribabor
Sabo A. Abubakar
Juliet I. Ashibougwu
Sunday Pepple
Abudu Eroje
Joseph K. Ozorewor
Alfonsus U. Nwosu
Akujobi A. Chukwudi
Lawrence Boye Ojedele

- Chukuma Alieze
Tony Ntedierema
Christian Ogolo
Adaobi George
Glory Onyilogu
7357 National Union of Air Transport
Employees
Johnny S.M. Imomotebegha
Dorothy Imomotebegha
7358 Air Transport Services Senior Staff
Association (ATSSSAN)
Hajia Halima Abdullahi

Norway

- 9670 Norsk Jernbaneforbund
Ove Dalsheim
Oddvar Slettemark
Jane Brekkhus Sæthre
Ole R. Rønningen
9671 Norsk Lokomotivmannsforbund
Øystein Aslaksen
9672 Norsk Sjømannsforbund
Erik Bratvold
Anne-Beth Skrede
Ottar Kaldhol
Johan Øyen
Birger Pedersen
9673 Det Norske Maskinistforbund
Bjørn Degerud
9674 Norsk Sjøoffisersforbund
Arne Hansen
Asbjørn Furnes
Andre Salthammer
9675 Norsk Transportarbeiderforbund
Per Østvold
Frank Holm
Lars Johnsen
Mari Ann Hamletsen
Torbjørn Kristoffersen
9676 Fellesforbundet
Lars Erik Lilleodegard
9677 Handel og Kontor i Norge
Sture Arntzen
Anne Kirsten Lundberg
9681 Norsk Kommuneforbund
Gunhild Johansen
Asbjørn Wahl
Magnar Nilsen

Pakistan

- 8350 Pakistan Merchant Navy Officers'
Association
Iqbal Mohammad Sheikh
8356 Karachi Harbour and Dock Workers'
Union
Chaudhary Mohammad Ashraf Khan

- 8358 Pakistan Seamen's Union
Adam Panjri
8363 Road Transport Workers' Federation of
Pakistan
C.H. Mohammad Anwar Zahoor
8364 People's Unity of PIA Employees
Nila Ellahi

Palestine

- 7890 Palestine Bus Drivers' General Union
Mohammed Jem'ah Ajena

Panama

- 6373 Federación Industrial de Trabajadores
del Transporte Terrestre, Aéreos,
Marítimos, Portuarios y Similares
(FITTTAMPS)
Melida de Nereida

Paraguay

- 6424 Unión de Sindicatos de Trabajadores
del Transporte (USTT)
Perio Duarte

Peru

- 6513 Federación de Choferes y Anexos del
Perú (FECHAP)
José Ramos Valladolid

Philippines

- 8402 Associated Marine Officers' and
Seamen's Union of the Philippines
(AMOSUP)
Captain Gregorio S. Oca
Dr. Conrado F. Oca
José Raul V. Lamug
Johnny M. Oca, Jr.
8404 Bagong Kapisanan Ng Mga
Manggagawa Sa PNR
Edgar P. Bilayon
8405 Philippine Seafarers' Union (PSU)
(ALU-TUCP)
German N. Pascua
8406 Associated Labor Union
German N. Pascua*
8407 Pambansang Tinig at Lakas sa
Pantalan (PANTALAN)
Erlinda G. Abelardo

Poland

- 9721 National Maritime Section NSZZ
'Solidarnosc'
Janusz Maciejewicz
Jacek Cegielski
Tadeusz Rutkowski
Andziej Jaskiewicz

39. ITF-KONGRESS

- 9722 Polish Seafarers' Union (Związek Zawodowy Polskich Oficerów i Marynarzy)
Andrzej Wojcik
- 9723 Związek Zawodowy Kapitanów Żeglugi Wielkiej (Shipmasters' Union)
Jacek Cegielski*
- 9724 National Section of Port Workers NSZZ 'Solidarnosc'
Jacek Cegielski*
- 9725 Federation of Trade Unions of Seamen and Deep Sea Fishermen
Krzysztof Rostkowski

Portugal

- 9740 Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuários
Antonio Mariano
- 9741 Sindicato da Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante e Fogueiros de Terra (SITEMAQ)
Alexandre Delgado
Narciso Clemente
- 9742 Federação dos Sindicatos do Mar (FSM)
Eduardo Chagas
- 9743 Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial
José Duarte
António Curto
- 9744 Sindicato Nacional do Pessoal de Vão da Aviação Civil (SNPVAC)
Francisco Cruz
João Matias
- 9745 Sindicato dos Oficiais e Engenheiros Maquinistas da Marinha Mercante (SOEMMM)
Rogério Pinto
Maria Pinto
- 9747 Sindicato da Mestrança e Marinhagem de Câmaras da Marinha Mercante
Tiago Gouveia Cardoso
- 9756 Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante (SEMM)
Tiago Gouveia Cardoso*

Romania

- 9772 Federatia Nationala a Sindicatelor Portuare (FNSP)
Petre Costel
Gheorghe Caraiani
Otelea Vasile
Manolescu Constantin
Delca Doru
- 9773 Uniunea Sindicatelor Libere Metrou (Metro Workers' Free Trade Union Federation)
Ion Radoi
Christina Pantelimon

- 9774 Federatia Nationala "Drum de Fier"
Gabriel Craciun

Russia

- 9775 Flight Personnel Association of Russia
Anatoli Kotchour
- 9776 Motor Transport and Road Workers' Union of Russia
Viktor Mokhnachev
- 9779 "New Russia" Marine Workers' Union
Nikolay Eremenko
Nikolay Popov
Valeriy Fedorov
Serguei Vartanian
Gennadi Kourov
Arkady Lyashchenko
- 9780 Dockers' Union of Russia
Alexandre Shepel
Alexander Moiseyenko
- 9781 Fishing Industry Workers' Union
Nikolay Eremenko*
- 9782 Trade Union of Railwaymen and Transport Construction Workers of Russia
Anatoliy Vassiliev
Alexandre Startsev
Alexander Beletsky
Alexandre Makarenko
Nikolai Nikiforov
Paveu Markov
Alexandre Radionov
Alexandre Khartchenko
Nikolai Starikov
Nikolai Chaloukhine
Vitali Orechkov
Vladimir Riabinine
Vladimir Bogatyrev
Valeri Kourdioukov
Victor Gordienko
Viktor Moissievitch
Nikolai Kolobashkiv
Vasil'ev Yury
- 9783 Seafarers' Union of Russia (SUR)
Vladimir Shirochenkov
Igor Kovalchuk
Alexandre Bodnia
Alexandre Agueev
Alexandre Krasnochtan
Konstantin Makarov
Vadim Ivanov

Singapore

- 8452 Singapore Maritime Officers' Union (SMOU)
Thomas Tay
Tony Au

- 8453 Singapore Organisation of Seamen (SOS)
Leow Ching Chuan
Mohd. Idris B. Mohd. Ibrahim
- 8455 Port Officers' Union
Tan Hoon Kiang

Slovenia

- 9787 Seamen's Union of Slovenia
Branko Krznic
Karl Filipcic

South Africa

- 7504 Transport and General Workers' Union
(TGWU)
Randall Howard

Spain

- 9790 Federación Estatal de Transportes,
Comunicaciones y Mar (FETCM) -UGT
Miguel de Julián
José Javier Cubillo
M. Manuel Souto
J. Martínez
Cecilio Pérez
H. Vásquez Álvarez
Elena Rodríguez
M. Mariscal
José Miguel Barrachina Alcaine
- 9791 Federación del Transporte de ELA-STV
Laura Gonzalez de Chavarre
- 9792 Federación de Comunicación y
Transporte de CC.OO.
Julian Jimenez
José M. Lopez Aira
Carmelo Aylagas
Firmin Lopez
Pedro Muñoz
Arturo Gómez
Maria Antonia Martinez

Sri Lanka

- 8501 The Ceylon Mercantile, Industrial and
General Workers' Union (CMU)
Bala Tampoe
- 8502 Sri Lanka Nidahas Sewaka Sangamaya
Leslie Devendra
Maheshi Senadeera

Swaziland

- 7520 Swaziland Transport and Allied
Workers' Union
Canaan Dlamini

Sweden

- 9840 SEKO Facket för Service och
Kommunikation
Sven-Olof Arbestål

- Ulla Olovsson
Lars-Göran Holmgren
Tomas Abrahamsson
Kjell Sevefjord
Carl Tauson
Susanne Willemo Wennberg
Lena Aldenmark
Nils Jacobsson

- 9842 Svenska Maskinförbundet
Christer Themné
Mikael Huss

- 9843 Sveriges Fartygsbefälsförening (SFBF)
Christer Lindvall
Tomas Sjöstedt

- 9844 Svenska Transportarbetareförbundet (STF)
Hans Wahlström
Per Winberg
Lars Norlander
Malte Segerdahl
Ann-Charlotte Larsson
Lars Lindgren
Irène Heinskog
Anders Berg
Lars Norling
Martin Virenius

- 9845 Tjänstemannaförbundet (HTF)
Sten Persson
Barbro Johansson
Martin Johansson
Holger Eriksson
Liisa Ödén Vento
Lennart Israelsson

- 9846 Ledarna
Lennart Andersson
Krister Andersson

- 9847 Svenska Kommunalarbetareförbundet
Jan Sjölin
Anders Westin
Gerd Nyberg
Lars-Åke Ekberg
Annika Falk
Hans-Olle Andersson
Liza di Paolo Sandberg

- 9848 Statstjänstemannaförbundet (ST)
Tommy Aldvin
Lena Moberg-Lindwall
Elisabeth Persson
Leif Olssen

Switzerland

- 9890 SEV Schweizerischer Eisenbahn- und
Verkehrspersonal-Verband
Eric Levrat
Jakob Tribelhorn
- 9891 Gewerkschaft Verkauf, Handel,
Transport, Lebensmittel (VHTL)
Hans Baumgartner
Peter Küng

39. ITF-KONGRESS

- 9892 VPOD Luftverkehr
René Zurin
- 9893 KAPERS (Vereinigung des
Kabinenpersonals der SAir Group)
Ralph Knoepfel

Taiwan

- 8550 National Chinese Seamen's Union
(NCSU)
Chang Kai-Feng
Fang Fu-Liang
Hsieh Chen-Chuan
- 8551 Chinese Federation of Railway
Workers' Unions
Wang Jai Fure
- 8552 Taipei Travel Labour Union
Hasan Ma Chau
Dave Chen

Tanzania

- 7531 Communication and Transport
Workers' Union of Tanzania (COWU)
Mohamed Hamisi Missanga

Thailand

- 8561 State Railway Thailand of State
Enterprise Employees' Association
(SRTSEA)
Somsak Kosaisook
- 8562 Thai Airways International State
Enterprise Employees' Association
M.R.S. Pornpimon Ahrens
- 8563 Bangkok Mass Transit Authority State
Enterprise Employees' Association
Sanan Bonngok
Chailei Imsanran
- 8564 The Transport Company Limited State
Enterprise Employees' Association
Phajuk Subandit
Wallop Salinlumpai

Togo

- 7551 Syndicat des Travailleurs des
Compagnies de Navigation Maritimes,
Aériennes et de Transit du Togo
(STRANAVITTO)
Akpe Kande Diabo
Etsri Clumson-Eklou
- 7553 Syndicat des Travailleurs du Port
Autonome de Lomé (SYNTRAPAL)
Segbeaya Agbeko Kossi

Trinidad

- 6661 Seamen and Waterfront Workers'
Trade Union
Francis Mungroo

Turkey

- 9940 Railway Workers' Trade Union of
Turkey (DEMIRYOL-IS)
Enver Toçoglu
Nurettin Girginer
Nurettin Öndes
Taki İusoy
Ismail Baygin
Mehmet Edip Gülnar
Yakup Aslan
Ergün Atalay
Muharrem Uslu
A. Mahmut Kiliç
Nuri Pekkarpuz
Hüseyin Demir
Yücel Özkök
- 9942 Türkiye Denizciler Sendikası
(Seafarers' Union of Turkey)
Necmettin Akten
- 9943 National Port and Land Stevedores
Union of Turkey (LIMAN-IS)
Raif Kilig
Hasan S. Yoksekous
- 9944 Türkiye Motorlu Tasit İşçileri Sendikası
(TÜMTİS)
Yurdal Senel
Sabri Topçu

Tuvalu

- 8955 Tuvalu Overseas Seamen's Union (TOSU)
Valo Valo

Ukraine

- 9950 Marine Transport Workers' Trade
Union of Ukraine
Vasiliy Zubkov
Oleg Shyrokov
Vladimir Zaykov
Nikolai Chernichenko
Olexander Babiychuk
Oleg Cherkashyn
Volodimir Beznysko
Yuriy Lipskyy
- 9951 Ukraine Marine Trade Unions
Federation
Izotov Yevgeniy Ivanovich
Mamytkhoshin Alexandr Anuarovich
Chub Vira
- 9952 Vil'na Profspilka Mashynistiv Ukrainy
(VPMU) (Ukrainian Free Trade Union of
Locomotive Engineers)
Semen Karikov
- 9954 Trade Union Council of Railwaymen
and Transport Builders of Ukraine
Anatolii Chernomaz
M. Titov
V. Tkachov

A. Senyshyn
N. Lukashenko
O. Ruban

United States

- 6950 International Organisation of Masters,
Mates and Pilots (IOMMP)
James T. Hopkins
- 6952 Transport Workers' Union of America
(TWU)
David Rosen
- 6954 International Association of
Machinists and Aerospace Workers
(IAM)
James Sprang
Dennis Hitchcock
- 6957 Seafarers' International Union of
North America (SIU)
John Fay
David Heindel
Spiro Varras
- 6958 International Longshoremen's
Association (ILA) AFL-CIO
Albert Cernadas
Robert E. Gleason
Gerald Owens
Thomas W. Gleason
- 6960 Transportation-Communications
International Union (TCU)
Robert A. Scardelletti
Howard W. Randolph Jr.
Joseph Guerrieri
- 6964 Association of Flight Attendants (AFA)
Ann Tonjes
- 6966 International Longshore and
Warehouse Union (ILWU)
Brian McWilliams
- 6967 District No.4 - NMU/MEBA (AFL-CIO)
René Lioeanjie
Tal Simpkins
- 6970 American Maritime Officers (AMO)
Michael R. McKay
Ronald Spencer
- 6971 United Transportation Union (UTU)
Robert A. Scardelletti*

Uruguay

- 6710 Unión Centros de Marineros
Ariel Del Gaudio

Uzbekistan

- 9970 Aviation Workers' Trade Union of
Uzbekistan
Kambarov S. Akbarovich

Venezuela

- 6731 Sindicato Unico de Empleados
Públicos Profesionales de las
Telecomunicaciones Aeronáuticas de
Venezuela - MTC (SUEPPTAV)
Norelys Blanco
- 6737 Sindicato de Trabajadores de la CA
Metro de Caracas (SITRAMECA)
Francisco Torrealba
Edwin Franco
Rafael Alvis
José Rivas
Sergio Carmona
Edgar Gonzalez

Zimbabwe

- 7650 National Airways Workers' Union
(NAWU)
Ken Chipato
Caroline Mandivenga
- 7651 Zimbabwe Amalgamated
Railwaymen's Union (ZARU)
Esaph Mdlongwa

39. ITF-KONGRESS

Gäste

Atal Bihari Vajpayee, indischer Ministerpräsident und Ehrengast bei der Eröffnung des Kongresses
Jim Hunter, ehemaliger ITF-Präsident
Mo Hoda, ehemaliger ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum
Elisabeth Hoda
Brenda Hanks, ITF-Laienrechnungsprüferin
Seiko Ikeda, Überlebende des Atombombenabwurfs über Hiroshima
Jim Baker, Internationaler Bund Freier Gewerkschaften (IBFG)
John Maitland, Internationale Föderation von Chemie-, Energie-, Bergbau- und Fabrikarbeiter-Verbänden (ICEM)
Hidemi Asao, japanischer Gewerkschaftsdachverband RENGO
Takahashi Hitoshi, japanischer Gewerkschaftsdachverband RENGO
Yuzo Machida, japanischer Gewerkschaftsdachverband RENGO
Duncan Chappell, Berufungsinstanz des Bundesverwaltungsgerichts Sydney (Australien)

Beobachter/innen

David Dearsley, Internationaler Reederverband (ISF)
Reverend Jacques Harel, International Christian Maritime Association (ICMA)
Stirling Smith, Labour and Society International
B. K. Sood, Internationaler Bund der Bau- und Holzarbeiter (IBBH)
Horst Mund, Friedrich-Ebert-Stiftung (FES)
Ananda Lakshmi Vaidhiyanathan, Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD)
Eelke Jongmsma, Internationaler Verband der Gewerkschaften des Verkehrspersonals (FIOST)
Anna Samko, Georgij Stoliarenko, Roald Aliakrinsky, Internationale Konföderation von Gewerkschaften der Beschäftigten in der See- und Flußschiffahrt
G. Startschenko, V. Kepp, Gewerkschaft der Beschäftigten in der russischen See- und Flußschiffahrt
Klas Valbärj, Marja Mustonen, Nordische Transportarbeiterföderation (NTF)
Bert Essenberg, Michael Sebastian, Peter Mortensen, D. P. A. Naidu, Internationale Arbeitsorganisation (ILO)
M. Siagaram, Seafarers' Union of Malaysia
José Justo Villamil, Kubanischer Verkehrsverband
Peter Turnbull, Universität Cardiff

Sarvjit Dudeja, India Trade Promotion Organisation
Rajendra Ravi, LOKAYAN

Kongreßpersonal

ITF-Sekretariat

David Cockroft
Graham Brothers
Mark Dickinson
Sarah Finke
Stuart Howard
Jean-Yves Legouas
Kees Marges
Desmond Reid
Bob Thomas
Isabel Cortes
Michèle Cossa
Stephen Cotton
Joan Crittall
Shane Enright
Martin Flynn
Jim Jump
Ingrid Köhler
Mirjam Korhonen
Anna Llewellyn
Caroline Mangal
Alice Muchanyuka
Jean Neve
Paul Neve
Anna Peters
Christine Richards
Richard Rose
Elisabeth Stark
Mac Urata
Dawn Weeks
Jon Whitlow
Amparo Eva López Cabello

Regionalbüros

Ben Udogwu
Wairimu Mwangi
Nazi Kaboré
Shigeru Wada
Masahiko Nakamura
Chikako Tokoro
Mark Davis
Shoko Doi
Naoko Nagahashi
Mauricio Sant'Anna
José Iglesias
Filomena Garcia
Michail Liakhov
Mahendra Sharma
Sangam Tripathy
Nishi Kapahi
Monika Malhotra

Joga Singh
Deen Dayal Upadhayay
S. P. Singh
Rattan Singh
Rajpal Singh
Manek Chand

Dolmetscher/innen

Laurence Bastit
Belita Childs
Eicke Crowley
Guillermo Fernandez
Janet de Hasson
Maureen Ivens
Anuradha Kunte
Anne Lamming
Claude Lastique
Eva Leigh
Patricia Lopez
Nathalie MacShane
Helena Meier
Elizabeth Mossler
Yaeko Nakahara
Leif Nerdrum
Michiko Peters-Sekino
Marisa Pinkney
Elena Porro
Cecilia Rydbeck
Hartmut Schneider
Irene Stanton
Sarah de Senarclens-Goulding
Catherine Stenzl
Yvonne Tizard
Stig Träskman
Naoaki Usui
Kazuko Yoshida Ingham
Kensuke Yoshimura

Sachregister

Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen .....	.12, 20-21, 42-43, 118-123, 123
Ansprache des Präsidenten .....	.14-15
Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft .....	.10, 35-36, 40, 50, 58, 99-101, 120, 121
Arbeitsprogramme der Sektionen .....	.52, 55, 58, 60, 62, 65, 68, 71, 73, 78, 79, 111-117
Ausschuß für öffentlichen Personennahverkehr .....	.45, 51-54, 111-112, 113
Beobachter/innen, Liste .....	.150
Bericht der Rechnungsprüfer .....	.12, 36
Bericht des Sekretariats .....	.12, 16-19, 24-26, 111
Berichte von den Sektionskonferenzen .....	.45-46, 51-79
Billigflaggenkampagne .....	.11, 14, 17, 30, 32, 51, 63, 64, 65, 67, 68, 85, 104, 108, 114
Delegiertenliste .....	.133-151
Dolmetscher/innen, Liste .....	.151
Entschließungen .....	.10-11, 81-109
Entschließungsanträge .....	.10-11, 15-16, 26, 29, 34, 35, 37-42, 46, 50-51, .52, 55, 57, 60, 61, 64, 67, 71
Entschließungsausschuß .....	.19, 26, 50-51
Europäische Strukturen für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft/FST .....	.8, 11, 18, 29, 41-42, 51, 102-103
Fair-Practices-Ausschuß .....	.68-70
Finanzbericht .....	.12, 36-37
Frauenausschuß .....	.7, 23, 44, 117-118
Frauenstrukturen in der ITF .....	.7, 21
Gästeliste .....	.150
Gemeinsame Konferenz der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion .....	.45, 51, 67-70
Generalsekretär - Wahl .....	.8, 44
Geschäftsführender Ausschuß .....	.10, 42, 120
Geschäftsordnungsausschuß .....	.19, 26, 51, 120
Göldene ITF-Nadeln .....	.46-7
Grußworte .....	.13-15
Hafentarbeitersektion .....	.11, 17, 32, 45, 50, 51, 60-63, 105-107, 114
Internationaler Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute .....	.11, 17, 36, 51, 64, 67
ITF-Vizepräsident/innen - Wahl .....	.7, 8, 43, 44, 120-121
Kassenprüfer/innen - Wahl .....	.44
Kongreß - Abschluß .....	.47
Kongreßpersonal, Liste .....	.150
Kongreßtagesordnung .....	.111
Mandatsprüfungsausschuß .....	.19, 20, 49, 123
Mitgliedsbeiträge .....	.12, 16, 24, 36, 43, 49
Offizielle Arbeitssprachen .....	.7, 11, 27, 29, 30, 33, 34, 35, 50
Präsident - Wahl .....	.7, 8, 43, 44
Seeleutesektion .....	.17, 27, 32, 34, 45, 50, 51, 60, 61, 63-66, 67, 79, 107-109, 114-115
Sekretariat - Sitz .....	.12, 45
Sektion Binnenschifffahrt .....	.45, 59-60, 113
Sektion Eisenbahn .....	.45, 50, 54-56, 103, 112
Sektion Fischereiwirtschaft .....	.45, 71-73, 115
Sektion Fremdenverkehrsdienste .....	.45, 78-79, 116-7
Sektion Straßentransport .....	.17, 31, 32, 45, 50, 56-59, 103-105, 113
Sektion Zivilluftfahrt .....	.14, 34, 37, 45, 73-78, 115-116
Solidarität mobilisieren .....	.7, 28-35, 36, 46, 52, 55, 56, 59, 61, 64, 67, 71, 73, 75
Sonderabteilung der Seeleute .....	.114-115
Stimmzähler/innen .....	.19
Tätigkeitsberichte .....	.12, 16-19, 24-26, 51, 54, 56, 59, 60, 64, 67, 71
Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend .....	.12, 16-19, 24-26, 43, 52, 61, 64, 67, 71, .78, 121, 122

39. ITF-KONGRESS

Von Oslo nach Delhi	62, 63, 64, 67, 114, 125-131
Vorstand - Wahl	7, 8-9, 21-23, 31, 44, 120, 123-124
Wahlprüfer/innen	19

Rednerliste

Arbestål, Sven-Olof	40
Adam, Kapt. U. S.	22
Baker, Jim	14
Banerjee, Kumari Sumana	36
Baranowski, Peter	31, 45
Benze, Dieter	26
Bratvold, Erik	22
Brett, Bill	14
Brothers, Graham	46
Castro, Alicia	33
Castro, Marcos	23
Chagas, Eduardo	29
Chandra, Roy Ramesh	19, 22
Chaubey, J. P.	19
Cockroft, David (Generalsekretär)	13, 16, 20, 21, 23, 26, 34, 36, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 46
Coombs, John	22, 29, 45
Craciun, Gabriel	31
Desai, Kalpana	24
Desai, Ramakant	23
Doleman, Mick	45
Eulen, Eike (Präsident)	14, 16, 23, 29, 41, 43, 46, 47
Finke, Sarah	36
Geeraerts, Alfons	45
Gomes, Omar José	31
Gómez, Arturo	41
Gupta, Rakhil Das	22
Habertztl, Wilhelm	41
Hanks, Brenda	36
Hargrove, Buzz	25
Holland, Diana	35
Hoque, Md. Obaidul	24
Howard, Randall	24
Ikeda, Seiko	15
Jacobsson, Nils	32
Jani, Md. Isa	32
Julián, Miguel de	41
Kahmann, Jan	37
Karmakar, K. C. Roy	25
Khaing, Ko Ko	31
Khan, Chaudhary Mohammad Ashraf	16, 40
Kita, Hiroto	29
Knapp, Jim	23, 45
Koivunen, Juhani	30, 39
Kosaisook, Somsak	25
Kotani, Masayuki	28
Kotwal, Manohar	16
Kulkarni, Vijaya	25
Lal, Jagdish	24, 32
Lome, Benito Bahena	25
Maitland, John	18
Makarow, Konstantin	33, 35
McWilliams, Brian	38
Morris, Bill	30
Nash, Peggy	33

39. ITF-KONGRESS

Nyberg, Gerd	39
O'Neil, Jim	46
Oses Lorca, Miguel	33
Pang, Norman W. Y.	21
Panjri, Adam	28
Purohit, Umraomal	13, 15, 44
Rodríguez, Elena	40
Rosser, Richard	37, 45
Ryde, George	37, 45
Samant, Vasant	45
Serang, Abdulgani Y.	22, 33
Sheikh, Iqbal Mohammad	24
Skrede, Anne-Beth	45
Soemadji, Arief	23
Somers, Jimmy	29
Son, Choon Won	22
Subramaniam, A.	32
Suzuki, Kazumaro	16
Tampoe, Bala	19, 20, 22, 33, 38
Tay, Thomas	31
Tselentis, Agis	20, 40
Ukaumunna, Uzoije	33
Vajpayee, Atal Bihari	13
Wahl, Asbjørn	32, 39
Waleson, Wouter	21, 28
Warburg, Wolfgang	30
Wassiliew, Anatolij	18
Wendl, Michael	38
West, Tony	29
Westin, Anders	45
Young, Erika	38, 41
Zahoor, Ch. Mohammad Anwar	24