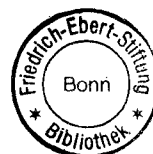


40. ITF-Kongress Vancouver 2002



ITF House
49-60 Borough Road
London SE1 1DR
Großbritannien
Tel.: (+4420) 7403 2733
Fax: (+4420) 7357 7871
Email: mail@itf.org.uk
Webseite: www.itfglobal.org

Internationale Transportarbeiter-Föderation

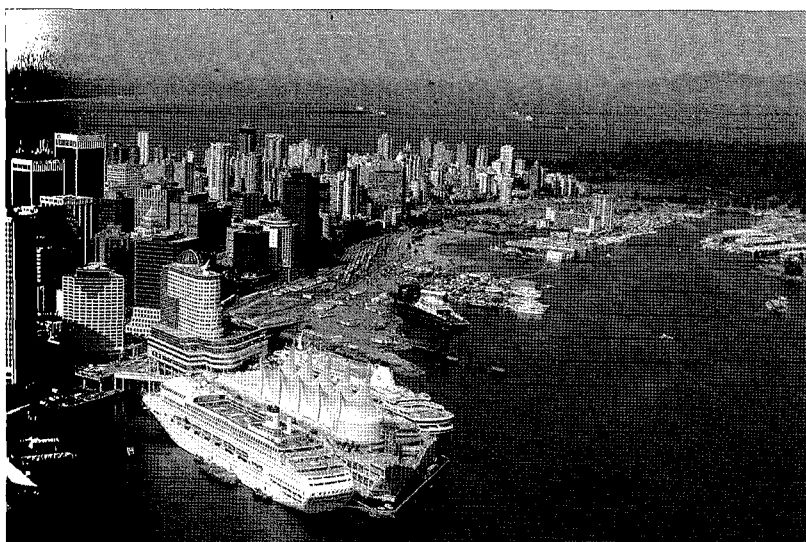
Z 14373

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Der 40. ITF-Kongress im August 2002 in Vancouver (Kanada) war eine Veranstaltung, die die Delegierten in hohem Maße motivierte.

Was den Kongress auszeichnete, war die Entschlossenheit zu offensivem Handeln vor dem Hintergrund des weltweiten Drucks auf die Arbeitsbedingungen der Verkehrsbeschäftigten. Diese Haltung einte die Delegierten und schlug sich in zahlreichen mitreißenden Redebeiträgen nieder.

Getreu dem Kongressmotto riefen die Vertreterinnen und Vertreter von Verkehrsgewerkschaften nach Glo-



balisierung der Solidarität und Stärkung der Gewerkschaften durch Mitgliederwerbung. Sie bekräftigten die Ausrichtung der ITF-Tätigkeit auf die Kampagnenarbeit zur Mobilisierung der Gewerkschaften im Angesicht der Herausforderungen, die von globalen Arbeitgebern im Verkehrssektor ausgehen, und zur Globalisierung dieser Anstrengungen über die traditionellen Grenzen ihres Organisationsbereichs im Verkehrssektor hinaus. Dazu gehörte nach ihrer Meinung nicht nur die Betätigung in Bereichen wie z. B. Callcentern und Logistikunternehmen, sondern auch der Ausbau von Allianzen mit anderen fortschrittlichen sozialen Bewegungen und die Organisierung von informell Beschäftigten.

In einer Zeit, in der Fragen der globalen Sicherheit vor Gewalt einen hohen Stellenwert genossen, sprach sich der Kongress eindeutig

für den Frieden aus. In zahlreichen Debattenbeiträgen wurde in Vancouver mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass soziale Gerechtigkeit und eine gleichmäßige Verteilung des Wohlstands entscheidende Faktoren im Kampf gegen Gewalt und Terrorismus sind. Andere Wortbeiträge ergriffen klar Partei für alle diejenigen, die durch unverhältnismäßige Sicherheitsvorkehrungen marginalisiert werden.

Im Rahmenprogramm zur Eröffnung des Kongresses zeigte eine Gruppe des Squamish-Volkes von Vancouver Island eine traditionelle Aufführung und überreichte dem Präsidenten einen hölzernen "Redestab", der die Selbstverpflichtung der Delegierten symbolisierte, auf der "gemeinsamen Reise" ehrlich miteinander zu reden und bereitwillig die Anliegen Anderer anzuhören. Wer dieses Protokoll liest, kann versichert sein, dass die konstruktiven und praxisbezogenen Ergebnisse dieses Kongresses Zeugnis davon ablegen, dass die ITF-Mitgliedsverbände durchaus zu einer "gemeinsamen Reise" in der Lage sind – oder, genauer gesagt, zur Zusammenarbeit im Interesse des Ausbaus und der Globalisierung der Solidarität.

Die Gastfreundschaft und harte Arbeit der uns angeschlossenen kanadischen Gewerkschaften und die herrliche Umgebung trugen ebenso wie das gute Wetter ihren Teil dazu bei, dass der 40. ITF-Kongress eine wichtige neue Phase bei den Vorbereitungen der Verkehrsbeschäftigten auf die Auseinandersetzung mit den Herausforderungen einer zunehmend globalisierten Welt einleitete.

David Cockroft
ITF-Generalsekretär

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Kongress im Überblick

Zusammenfassung der zentralen Debatten im Plenum und der Kongressbeschlüsse	7-10
Kurzprotokoll der Plenarsitzung	11-33
<i>Ansprachen des ITF-Präsidenten, der Ehrengäste und der gastgebenden Organisationen</i>	11/12
<i>Wahl der Stimmenzähler/innen und Wahlprüfer/innen, Genehmigung der Geschäftsordnung, Wahl des Mandatsprüfungsausschusses und des Entschließungsausschusses sowie Berichte</i>	12/13
<i>Tätigkeitsbericht: Bericht des Sekretariats 1998 - 2002, Sachstandsbericht "Solidarität mobilisieren" und Grundsatzpapier "Solidarität globalisieren"</i>	13-19
<i>Entschließungsanträge</i>	19-26
<i>Anträge auf Änderung der ITF-Satzungen</i>	26/27
<i>Berichte von den Sektionskonferenzen und der Konferenz der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft</i>	27-29
<i>Finanzbericht und Berichte der Rechnungsprüfer sowie der Kassenprüfer/innen (1998 - 2001)</i>	29
<i>Mitgliedsbeiträge</i>	29/30
<i>Wahlen</i>	30/31
<i>Sitz des Sekretariats</i>	31
<i>Verschiedenes</i>	31
<i>Goldene ITF-Nadeln</i>	31-33
<i>Schlussansprachen</i>	33

Anhänge

Kongressentschließungen – 40. ITF-Kongress	35-69
Berichte von den Sektionskonferenzen und Ausschusssitzungen	71-105
Wichtige Kongressvorlagen	107-114
<i>Tagesordnung</i>	107
<i>Arbeitsprogramme 2002 - 2006</i>	107-111
<i>Änderungen zu den ITF-Satzungen</i>	111/112
<i>Wahl des Vorstands und des Frauenausschusses</i>	112-114
Anwesende: Delegiertenliste, Berater/innen, Gäste, Beobachter/innen und Personal	115-124

Zusammenfassung der zentralen Debatten im Plenum und der Kongressbeschlüsse

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Sachstandsbericht "Solidarität mobilisieren" und Grundsatzpapier "Solidarität globalisieren"

Der Kongress verabschiedete sechs Entschliefungen, die speziell der Umsetzung des ITF-Programms "Solidarität globalisieren" dienen.

Der Kongress begrüfzte die umfassenden Initiativen im Rahmen des Programms "Solidarität mobilisieren" ebenso wie die Schwerpunktverlagerung bei der ITF-Tätigkeit in Richtung auf Kampagnen seit Verabschiedung des Programms durch den Kongress 1998 in Neu-Delhi (Indien). Der Vorstand wurde aufgerufen, mit der Umsetzung der darin enthaltenen Grundsätze fortzufahren und die Solidarität innerhalb der ITF-Gewerkschaften weiter zu stärken.

Vor dem Hintergrund der bisherigen Erfolge der Kampagnentätigkeit der ITF und der wachsenden Nachfrage nach effektiven Kampagnen forderte der Kongress den Vorstand auf, in Rücksprache mit den Sektionen und Regionen die bei den ITF-Kampagnen bisher gesammelten Erfahrungen auszuwerten und eine Strategie der ITF für die Kampagnenarbeit zu erstellen.

Unter Hinweis auf die Folgen der Entstehung transnationaler, verkehrsübergreifender Logistikunternehmen für die Verkehrsbeschäftigten rief der Kongress nach einer sektionsübergreifenden ITF-Strategie und strategischer Koordinierung mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden wie z. B. der Internationale der Fachberufe (UNI) zum Ausbau der Solidarität innerhalb der Transportkette im Wege internationaler gewerkschaftlicher Abstimmung, der Auseinandersetzung mit den Anliegen der im stationären Bereich beschäftigten Frauen und Männer und der Gewährleistung der zentralen Funktion staatlicher Regulierung und öffentlicher Politik im Personen- und Güterverkehr.

Der Kongress betonte die Bedeutung der engen Beziehungen zwischen den Organisationen, die zu den "Globalen Gewerkschaften" zählen und verwies auf den Wert der von ihnen gemeinsam geleisteten Arbeit. Er sprach sich für verstärkte gewerkschaftliche Abstimmung auf internationaler Ebene aus.

Der Kongress bekräftigte seine Unterstützung für das Engagement der internationalen Gewerkschaftsbewegung im Dialog mit multilateralen Institutionen wie der Weltbank und forderte die Weiterleitung von Informationen über die im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) zur Behandlung anstehenden Themen an die angeschlossenen Gewerkschaften. Außerdem drängte er auf enge Zusammenarbeit zwischen dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und dem Weltsozialforum zur Gewährleistung effektiver gesellschaftlicher Kontrollen im Rahmen des Globalisierungsprozesses sowie auf strategische Kooperation mit Nicht-Regierungsorganisationen, die gewerkschaftlichen Zielen nahe stehen.

Der Kongress lehnte das Konzept eines "informellen Sektors" ab und erklärte mit Nachdruck, dass alle Beschäftigten, die Tätigkeiten im Bereich der Verkehrswirtschaft ausübten, Anspruch auf Schutz durch Verkehrsgewerkschaften ebenso wie durch gesetzliche Schutzbestimmungen und Kollektivverträge haben sollten. Er appellierte an die Regierungen, grundlegende Arbeitsnormen zu gewährleisten, und an die ITF-Gewerkschaften, die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen, um informell Beschäftigte in ihren jeweiligen Organisationsbereichen erfolgreich als Gewerkschaftsmitglieder zu werben.

Entschliefungen

Der Kongress verabschiedete – einschließlich der oben beschriebenen Anträge – insgesamt 47 Entschliefungen, die im Anhang zu finden sind.

Rolle der Sektionsvorsitzenden

Der Kongress gab die feste Zusage, dass die Sektionsvorsitzenden vom Vorstand hinzugezogen und konsultiert und zu seinen Sitzungen eingeladen würden, wenn sich dieser mit Sektionsangelegenheiten befasste.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Ethisches Investment

Der Kongress forderte eine Überprüfung der Investmentstrategien der ITF, um zu gewährleisten, dass die Mittel der ITF von Investmentmanagern verwaltet werden, die auf die Einhaltung der Kernarbeitsnormen der IAO achten.

Wahlen

Der Kongress wählte einen neuen ITF-Vorstand und Geschäftsführenden Ausschuss. Auch in den ITF-Sektionen und im Frauenausschuss fanden Wahlen statt.

Präsident und Vizepräsident/innen

Umraomal Purohit von der All India Railwaymen's Federation (Indien) wurde vom Kongress als ITF-Präsident wiedergewählt. Die folgenden Personen wurden als Vizepräsident/innen gewählt:

Afrika: Randall Howard, South African Transport and Allied Workers' Union – SATAWU (Südafrika)

Europa: Wilhelm Haberzettl, Gewerkschaft der Eisenbahner – GdE (Österreich)

Lateinamerika/Karibik: Juan Manuel Palacios, Argentinische Gewerkschaft der Verkehrsbeschäftigten – UTA (Argentinien)

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

Frauen: Alicia Castro, Argentinische Kabinenpersonalvereinigung – AAA (Argentinien)

Wahl des Generalsekretärs

David Cockroft wurde einstimmig als ITF-Generalsekretär wiedergewählt.

Vorstand

Der Kongress wählte einen neuen ITF-Vorstand mit den folgenden Mitgliedern:

David Cockroft (ITF-Generalsekretär) (von Amts wegen)

Europa/Naher Osten

Wilhelm Haberzettl, Gewerkschaft der Eisenbahner – GdE (Österreich)

Jean-Louis Brasseur, Secteur Telecom Centrale Générale des Services Publics – CGSP (Belgien)

Vladimir Svalina, Kroatische Seeleutegewerkschaft (Kroatien)

Orla Petersen, Specialarbejderforbundet i Danmark – SID (Dänemark)

Yves Veyrier, Fédération 'FO' de l'Équipement, des Transports et de Services (Frankreich)

Norbert Hansen, TRANSNET (Deutschland)

Jan Kahmann, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di (Deutschland)

Bill Morris, Transport and General Workers' Union – TGWU (Großbritannien)

Bob Crow, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers – RMT (Großbritannien)

Remo di Fiore, Federazione Italiana Trasporti – FIT-CISL (Italien)

Erika Young, Federazione Italiana Lavorati Trasporti – FILT-CGIL (Italien)

Paul Voncken, FNV Bondgenoten (Niederlande)

Per Østvold, Norsk Transportarbeiderforbund – NTF (Norwegen)

Anatolij Wassiliew, Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportwegebauer (Russland)

José Javier Cubillo, Federación Estatal de Transportes Comunicaciones y Mar – FETCM-UGT (Spanien)

Michailo Kirjzew, Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft (Ukraine)

Afrika

Randall Howard, South African Transport and Allied Workers' Union – SATAWU (Südafrika)

Sanda Seydou, Aviation Trade Union (Niger)

Onikolease Irabor, Maritime Workers' Union (Nigeria)

Halima Ibrahim, Air Transport Services Senior Staff Association – ATSSSAN (Nigeria)

Zusammenfassung der zentralen Debatten im Plenum und der Kongressbeschlüsse

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Asien/Pazifik

- Paddy Crumlin, Maritime Union of Australia – MUA (Australien)
- Saki Rezwana, Bangladesh Biman Sramik Union – BBSU (Bangladesch)
- Umraomal Purohit, All-India Railwaymen's Federation – AIRF (Indien)
- Sakae Idemoto, Alljapanische Seeleutegewerkschaft – JSU (Japan)
- Shigeo Maki, Japanische Föderation von Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten – KOTSU ROREN (Japan)
- Oh Moon Hwan, Koreanische Föderation der Gewerkschaften der Hafens- und Verkehrsbeschäftigten (Korea)
- Ch. Mohammad Ashraf Khan, People's Unity of PIA Employees (Pakistan)
- Gregorio Oca, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines – AMOSUP (Philippinen)

Lateinamerika/Karibik

- Alicia Castro, Argentinische Kabinenpersonalvereinigung – AAA (Argentinien)
- Juan Manuel Palacios, Argentinische Gewerkschaft der Verkehrsbeschäftigten – UTA (Argentinien)
- Omar José Gomes, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT (Brasilien)
- Carvil Duncan, Guyana Labour Union (Guyana)

Nordamerika

- Patricia Friend, Association of Flight Attendants – AFL-CIO (USA)
- Jim O'Neil, National Automobile, Aerospace, Transport and General Workers' Union of Canada – CAW (Kanada)
- John Bowers, International Longshoremen's Association – ILA (USA)
- Robert Scardelletti, Transportation-Communications International Union – TCU (USA)
- Robert Roach, International Association of Machinists & Aerospace Workers – IAMAW (USA)

Geschäftsführender Ausschuss

Folgende Personen wurden in den Geschäftsführenden Ausschuss gewählt:

- Umraomal Purohit, All-India Railwaymen's Federation – AIRF (Indien)
- John Bowers, International Longshoremen's Association – ILA (USA)
- Wilhelm Habertzettl, Gewerkschaft der Eisenbahner – GdE (Österreich)
- Alicia Castro, Argentinische Kabinenpersonalvereinigung – AAA (Argentinien)
- Juan Manuel Palacios, Unión Tranviarios Automotor – UTA (Argentinien)
- Randall Howard, South African Transport and Allied Workers' Union – SATAWU (Südafrika)
- Paddy Crumlin, Maritime Union of Australia – MUA (Australien)
- Jan Kahmann, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di (Deutschland)
- Bill Morris, Transport and General Workers' Union – TGWU (Großbritannien)
- Bob Crow, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers – RMT, (Großbritannien)
- Shigeo Maki, Japanische Föderation von Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten – KOTSU ROREN (Japan)
- Per Østvold, Norsk Transportarbeiderforbund – NTF (Norwegen)
- Robert Roach, International Association of Machinists & Aerospace Workers – IAMAW (USA)

Satzungsänderungen

Der Kongress beschloss eine Reihe von Satzungsänderungen, um die Frauenarbeit stärker in die Strukturen und das Arbeitsprogramm der ITF einzubinden und den Sprachgebrauch zu modernisieren.

Mitgliedsbeiträge

Der Kongress beriet über Vorschläge des Vorstands bezüglich einer Anhebung der ITF-Mitgliedsbeiträge für die Jahre 2003, 2004, 2005 und 2006 und beschloss einstimmig, den ITF-Vorstand zu bevollmächtigen, den regulären Beitragssatz wie folgt anzuheben, falls dies im Lichte einer langfristigen Überprüfung des Allgemeinen Fonds der ITF erforderlich wird: 2003 – £ 1,00; 2004 – £ 1,10; 2005 – £ 1,20; 2006 – £ 1,20.

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Tätigkeitsbericht 1998-2001

Einstimmig genehmigte der Kongress den Tätigkeitsbericht 1998 - 2002.

Finanzbericht und Berichte der Rechnungsprüfer sowie der Kassenprüfer/innen (1998 - 2001)

Auch der Finanzbericht und die Berichte der Rechnungsprüfer sowie der Kassenprüfer/innen (1998 - 2001) wurden vom Kongress einstimmig genehmigt.

Sitz des ITF-Sekretariats

Der Kongress beschloss, die Hauptgeschäftsstelle der ITF bis auf weiteres in London zu belassen.

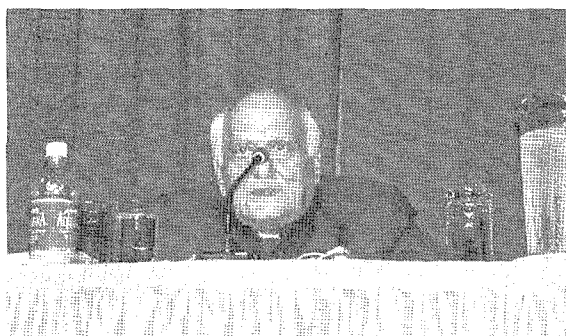
Ansprachen des ITF-Präsidenten, der Ehrengäste und der gastgebenden Organisationen

Der Präsident der National Automobile, Aerospace Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW), **Buzz Hargrove**, begrüßte die Delegierten zum 40. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und gratulierte der ITF zu der Tatsache, dass der Anteil weiblicher Delegierter auf diesem Kongress größer sei als jemals zuvor. Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass dieser Kongress in Kanada ebenso positive Erinnerungen hinterlassen werde wie der 39. ITF-Kongress in Delhi (Indien). Er ging auf die wichtigsten Herausforderungen für die Verkehrsbeschäftigten seit 1998 ein und schilderte die Folgen der Globalisierung in Form von Arbeitsplatzabbau, Angriffen auf Bedingungen und längeren Arbeitszeiten für die Beschäftigten in Kanada ebenso wie in anderen Teilen der Welt. Er würdigte die von der ITF eingeleiteten Kampagnen, mit denen sie sich diesen Entwicklungen entgegenstelle und Solidarität schaffe.

Wie Hargrove erläuterte, werde die Schlagkraft der Gewerkschaften in Kanada durch das im Arbeitsrecht festgeschriebene Streikverbot für Beschäftigte bei "wesentlichen Diensten" geschwächt; dennoch seien starke unabhängige Gewerkschaften nach wie vor das geeignete Instrument zur Durchsetzung der Interessen erwerbstätiger Menschen. Hargrove appellierte an die Regierungen, mehr zu tun, um die weltweite Bedrohung durch HIV/Aids zurückzudrängen und unterstrich die Bedeutung des Weltfriedens zu diesem kritischen Zeitpunkt.

Der Präsident des Gewerkschaftsdachverbandes CLC in der kanadischen Provinz British Columbia, **Jim Sinclair**, erklärte, wenn sie sich der allgemeinen Tendenz zu Privatisierung, Deregulierung, Sexismus und Rassismus und ihrer potentiell spaltenden Wirkung entgegenstellten, bedienten sich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einer gemeinsamen Sprache: der Sprache der Solidarität. Er würdigte die Traditionen der ITF auf dem Gebiet der Kampagnenarbeit und ganz speziell die ITF-Billigflaggenkampagne, die auf die ersten globalen Kapitalisten – die Reeder – abziele. Aktionen von ITF-Vertreterinnen und -Vertretern wie z. B. Tom McGrath, bei dem Seeleute noch nie vor verschlossener Tür gestanden hätten, sorgten dafür, dass die Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten in British Columbia wegen ihrer solidarischen Haltung in so hohem Ansehen stünden. Schließlich erinnerte Sinclair an den äußerst erfolgreichen Aufenthalt des ITF-Kampagnenschiffes "Global Mariner" in Vancouver.

Als letzter Gastredner im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung hielt der Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), **Guy Ryder**, dem Kongress vor, dass globale Märkte auch globale Regeln zum Schutz der Beschäftigten erforderlich machten. Er sprach von der Notwendigkeit verbindlicher globaler Rahmenwerke, um zu gewährleisten, dass weder Regierungen noch Unternehmen ein Wettbewerbsvorteil aus der Verletzung grundlegender Menschenrechte der Beschäftigten erwachse; anderenfalls lebten wir alle in einer Welt der Billigflaggen, die die Arbeitgeberinteressen bedienten, gleich in welcher Branche. Während internationale Gremien wie z. B. die Welthandelsorganisation Regeln zum Schutz der Unternehmen formulierten, kümmere sich niemand um den Schutz der Beschäftigten und ihrer Familien. Die in der Gruppe der Globalen Gewerkschaften zusammengeschlossenen Organisationen könnten einen wesentlichen



Beitrag zur Mobilisierung und Globalisierung der Solidarität leisten, so erklärte er, und dankte dem ITF-Generalsekretär David Cockroft für seine Arbeit an der Spitze dieser Gruppe. Allerdings wies Ryder auch darauf hin, dass es einer kleinen Gruppe führender Persönlichkeiten und Organisationen der internationalen Gewerkschaftsbewegung alleine nicht gelingen könne, die erforderliche gewerkschaftliche Macht mit dem nötigen politischen Einfluss zu verbinden, um diese Schlachten zu gewinnen, sondern dass es dazu der Millionen Beschäftigten und ihrer Gewerkschaften bedürfe.

Der ITF-Präsident **Umraomal Purohit** (All-India Railwaymen's Federation – AIRF; oben) begann mit dem Hinweis, dass der internationale Charakter der ITF heute, da ihr zweiter Kongress auf dem amerikanischen Kontinent als erster Kongress in ihrer Geschichte von einem ITF-Präsidenten aus Asien eröffnet werde, stärker ausgeprägt sei als jemals zuvor, während

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

die globale Wirtschaft globale Gewerkschaften erforderlich mache. Er verwies ausdrücklich auf die Solidarität mit den US-Gewerkschaften im Anschluss an die Terroranschläge vom 11. September 2001 und forderte, den Verkehrssektor vor Missbrauch zu schützen. Globalisierung müsse unter sozialer Kontrolle stattfinden, erklärte er und stellte fest, dass die internationale Solidarität immer dann wesentlich zur Beilegung von Arbeitskonflikten beitragen könne, wenn es den einzelnen Teilen der internationalen Gewerkschaftsbewegung gelinge, gemeinsam als eine globale Gewerkschaftsfamilie zu handeln. Er würdigte die Leistungen der ITF im Rahmen ihrer Kampagnen- sowie der Bildungsarbeit während der vorangegangenen vier Jahre, die der ITF neue Mitglieder zugeführt und für stärkeres Engagement seitens der Gewerkschaften und ein besseres Verständnis der Bedeutung internationaler Solidarität gesorgt hätten. Desweiteren erwähnte er die Erwartungen der Mitglieder an ihre Gewerkschaften, die größer seien als jemals zuvor in der Geschichte und nicht enttäuscht werden dürften.

Anschließend würdigte der Präsident das Andenken des verstorbenen Generalsekretärs der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT), ITF-Vorstandsmitglieds und Vorsitzenden der ITF-Sektion Eisenbahn, Jimmy Knapp, der am 13. August 2001 verstorben sei, und bat die Delegierten, sich für die Dauer von zwei Minuten in schweigendem Gedenken von ihren Plätzen zu erheben.

Danach begrüßte der Präsident die ehemaligen ITF-Präsidenten Jim Hunter und Eike Eulen sowie das langjährige Vorstandsmitglied John Coombs als Gäste. Er übermittelte dem Kongress Grüße des ehemaligen Generalsekretärs Harold Lewis und des früheren Präsidenten Fritz Prechtel, die nicht anwesend sein konnten.

Wahl der Stimmzähler/innen und Wahlprüfer/innen

Kongressvorlage Dok. XXXX C-4

Die Wahlvorschläge für die Wahlprüfer/innen wurden einstimmig angenommen.

Genehmigung der Geschäftsordnung

Kongressvorlage Dok. XXXX C-5

Die Geschäftsordnung für den Kongress gemäß Dok. XXXX C-5 wurde einstimmig angenommen.

Wahl des Mandatsprüfungsausschusses und des Entschließungsausschusses

Kongressvorlage Dok. XXXX C-6

Die Wahlvorschläge wurden einstimmig angenommen.

Erster Bericht des Entschließungsausschusses

Kongressvorlage Dok. XXXX C-6 (Res)/Bericht 1

Zweiter Bericht des Entschließungsausschusses

Kongressvorlage Dok. XXXX C-6 (Res)/Bericht 2

Beide Berichte wurden von **Dieter Benze** von der deutschen Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di eingebracht. Auf seiner ersten Sitzung habe der Ausschuss Entschließungsanträge Nr. 1 bis 21 mit Ausnahme des zurückgezogenen Entschließungsantrags Nr. 8 zur Beratung ans Plenum des Kongresses verwiesen. Entschließungsanträge Nr. 34, 35 und 36 seien vor ihrer Beratung im Plenum zur Stellungnahme an die Sektionskonferenz der Seeleute, die Sektionskonferenz Häfen und die Gemeinsame Konferenz der Seeleutesektion und der Sektion Häfen verwiesen worden. Die übrigen Entschließungsanträge seien zur ausschließlichen Beratung an die Sektionskonferenzen weitergeleitet worden. Entschließungsantrag Nr. 33 sei zurückgezogen worden. Zudem habe der Geschäftsordnungsausschuss vier Dringlichkeitsanträge zugelassen. Alle Anträge auf Änderung der ITF-Satzungen seien ans Plenum verwiesen worden. Auf seiner zweiten Sitzung habe der Ausschuss von der Zurücknahme der Entschließungsanträge Nr. 9, 34 und 35 ebenso wie des Antrags F auf Änderung der ITF-Satzungen erfahren. Da Entschließungsanträge Nr. 2, 14 und 15 gleichgelagerte Themen behandelten, empfehle der Ausschuss, sie zusammen unter Tagesordnungspunkt 8 Solidarität globalisieren zur Diskussion zu stellen. Zu den Entschließungsanträgen Nr. 10, 11, 14, 19 sowie zu Antrag B auf Änderung der ITF-Satzungen lägen Änderungsvorschläge des Entschließungsausschusses vor. Die Entschließungsanträge Nr. 12 und 13 seien mit Zustimmung der Antragsteller miteinander verschmolzen worden.

Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Kongressvorlage Dok. XXXX C-6/Bericht

Als Vorsitzender des Mandatsprüfungsausschusses brachte **Agis Tselentis** von der Pan-Hellenischen Seeleute-Föderation (PNO) aus Griechenland den Bericht ein und erklärte, dass die Mandate aller anwesenden Gewerkschaften mit Ausnahme von neun Organisationen unmittelbar bestätigt werden konnten. Er teilte mit, dass 542 Delegierte und 326 Berater/innen von 292 Gewerkschaften (darunter 28 Organisationen, die auf dem Kongress durch eine andere Gewerkschaft vertreten waren) aus 86 Ländern mit einer Gesamtstimmzahl von 3.569.000 anwesend seien.

Tätigkeitsbericht

Bericht des Sekretariats 1998 - 2002

Kongressvorlage Dok. XXXX C-7

Der Generalsekretär **David Cockroft** brachte den Bericht des Sekretariats ein und dankte den Gewerkschaften für ihre Unterstützung im Anschluss an seinen Unfall im Jahre 2000. Er begrüßte neue Mitarbeiter/innen im Sekretariat und würdigte die Arbeit der in der Zeit seit dem vorangegangenen Kongress ausgeschiedenen Personalmitglieder. Internationale Solidarität sei immer mehr zu einem zentralen Bestandteil des Arbeitsalltags von Gewerkschaften und ihren Mitgliedern geworden. Während des Berichtszeitraumes sei die Zahl der ITF-Gewerkschaften weiter gewachsen. Die Beschäftigten im Straßenverkehr hätten mittlerweile die Bahnbeschäftigten als größte Branchengruppe bei der ITF überholt. Auch in den Regionen seien die Mitgliederzahlen gestiegen, allem voran in Nordamerika. Allerdings seien die Gewerkschaften nach wie vor zu sehr in kleine Organisationen zersplittert; eine vorrangige Aufgabe für die ITF sei es, die Gewerkschaftseinheit in den einzelnen Ländern zu fördern.

Der Generalsekretär strich die Rolle der ITF in der globalen Gewerkschaftsbewegung ebenso wie ihre Beziehungen zu internationalen Regierungsorganisationen hervor und sprach wichtige Entwicklungen auf Ebene der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) an. Er ging auf die Tätigkeit der Sektionen ein und verwies speziell auf die Billigflaggenkampagne. Die ITF habe sich als Organisation der Kampagnenarbeit verschrieben, so stellte er fest, und dafür gebe es kein besseres Beispiel als das bemerkenswerte Projekt des Kampagnenschiffs *Global Mariner* und seiner Weltreise anlässlich des 50. Jahrestags des Starts der ITF-Billigflaggenkampagne. Neben der Organisierung von Kampagnen gewähre die ITF aber auch praktische Solidarität und trage entscheidend dazu bei, die Vertretung der Interessen der Beschäftigten auch gegenüber neuen, im Ausland ansässigen Arbeitgebern zu gewährleisten.

Der Generalsekretär hob die Bedeutung von Internet und Email als Werkzeuge bei der Auseinandersetzung mit Arbeitgebern hervor und rief zur eifrigen Nutzung der von der ITF angebotenen Kommunikations- und Informationsdienste auf, um den "digitalen Graben" zu überwinden. Er lenkte die Aufmerksamkeit der Kongressdelegierten auf neue Handbücher für die Bildungsarbeit und betonte die grundlegende Bedeutung der Organisierung von Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft für die Zukunft der ITF-Gewerkschaften. Im Rahmen seines Überblicks über die Tätigkeit der Regionen begrüßte er die Schaffung der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) als neuer europäischer Organisation, gratulierte den Gewerkschaften in Afrika und Asien zu ihrer gewachsenen Stärke und drängte auf enge strukturelle Zusammenarbeit zwischen den Ländern auf dem gesamten amerikanischen Kontinent im Vorfeld des Inkrafttretens der Gesamtamerikanischen Freihandelszone.

Der Präsident stellte den Bericht des Sekretariats zur Diskussion.

32 Delegierte beteiligten sich an der Debatte.

Anatolij Wassiliew von der Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportwegebauer Russlands, **N. Sunderesan** von der All India Railwaymen's Federation, **Abdulgani Serang** von der National Union of Seafarers of India (NUSI) und **Bonaventure Sanni** von der Autonomen Gewerkschaft unabhängiger Verkehrsbeschäftigter in Benin begrüßten die Ausrichtung der ITF-Tätigkeit auf Kampagnen. **Semen Karikow** von der Freien Gewerkschaft der Lokführer in der Ukraine bat darum, mehr

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Informationen über ITF-Kampagnen in die russische Sprache zu übersetzen. **Somsak Kosaisook** von der State Railway Workers' Union of Thailand forderte eine weltweite Kampagne für den demokratischen Wandel unter Einbeziehung aller Teile der Bevölkerung.

Shoshiro Nakanishi von der All-Japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU) erklärte, die ITF-Billigflaggenkampagne sei die wichtigste Säule der ITF und regte an, den Ausbau des ITF-Billigflaggeninspektor/innen-Teams in Asien fortzusetzen. Er unterstrich ferner die Bedeutung der Regionaltätigkeit, die sich in der Tatsache niederschlägt, dass die Gewerkschaften in Europa die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) gründen konnten.

A. Bala-Subramaniam von der Union of Employees of Port Ancillary Services Suppliers Port Klang in Malaysia forderte Bemühungen zur Stärkung der nationalen Koordinierungsausschüsse ein.

Adolfo Granadino Farias von der Föderation der Beschäftigten bei der nationalen Hafengesellschaft (FENTENAPU) in Peru und **Honest Ndama** von der Railway Workers' Union of Zambia dankten der ITF für die Weiterleitung entscheidender Informationen an die Mitgliedsverbände, während **Benito Bahena** vom mexikanischen Verband des Straßenbahnpersonals die Bedeutung der ITF-Tätigkeit in den Bereichen Kommunikation und Veröffentlichungen für die Erreichung ihrer Ziele hervorhob. **Luis Amaya** vom Verband der Beschäftigten im Binnen-, Luft- und Seeverkehr sowie in den Häfen (FITAMPS) aus Panama gratulierte der ITF zu ihrer Tätigkeit auf dem Gebiet der Bildungsarbeit.

Saki Rezwana von der Bangladesh Biman Sramik Union, **Kalpana Desai** von der Transport and Dockworkers' Union in Indien, **Sh. Buyanaa** vom Verband der Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten in der Mongolei und **Abdulgani Serang** von der National Union of Seafarers of India (NUSI) gratulierten der ITF zu ihrer Arbeit im Interesse der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft und plädierten für verstärkte Aktivitäten im Bereich der Bildungsarbeit. **N. Shanthi** von der All-India Railwaymen's Federation (AIRF) sprach von den negativen Folgen der Globalisierung für Frauen und unterstrich die wichtige Rolle, die ITF-Initiativen auf dem Gebiet der Bildungsarbeit zukommen könne. Neue Beschäftigungsbereiche im Verkehr, z. B. die Logistik, müssten dabei ihrer Meinung nach Vorrang haben. Zur Unterstützung von Männern und Frauen, die sich diesen Herausforderungen stellen müssten, hielt sie Verhaltenskodexe für sinnvoll, die von Gewerkschaften unter Miteinbeziehung der Globalen Gewerkschaftsverbände getragen würden.

Bala Tampoe von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) aus Sri Lanka erwähnte den Interessenskonflikt zwischen den arbeitenden Menschen in Volkswirtschaften der Dritten Welt und transnationalen Gesellschaften, zu dessen Beteiligung Maßnahmen im Rahmen der sozialen Verantwortung der Unternehmen nicht ausreichten.

Bonaventure Sanni von der Autonomen Gewerkschaft unabhängiger Verkehrsbeschäftigter in Benin betonte die Notwendigkeit konkreter Maßnahmen zur Unterstützung informell Beschäftigter und unterstrich die Bedeutung von Programmen zum Aufbau von Kapazitäten in französischsprachigen Ländern Afrikas.

Daniel Ataigba von der Nationalen Gewerkschaft der Luftverkehrsbeschäftigten in Benin sowie **Akwei Adote** von der Gewerkschaft der Beschäftigten im Bereich See- und Luftverkehr sowie bei Transportunternehmen (STRANAVITTO) in Togo kritisierten die Tatsache, dass einigen afrikanischen Delegierten das Einreisevisum verweigert worden war; sie forderten solidarische Unterstützung, um dieses Problem in Zukunft zu vermeiden. Adote äußerte sich besorgt über die geringe Beachtung, die den Problemen afrikanischer Verkehrsbeschäftigter gewährt werde. Er erklärte, für Afrikaner sei es schwierig, verantwortungsvolle Positionen im Sekretariat zu übernehmen. Das Regionalbüro benötige zusätzliche Ressourcen, um den Bedürfnissen der Region gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang regte er spezifische Schulungsmaßnahmen für afrikanische Schulungskräfte an. Er dankte der ITF für ihr rasches Eingreifen nach dem Zusammenbruch der Regionalfluggesellschaft Air Afrique, drängte aber auf eine Auswertung und weitere Folgemaßnahmen.

Adam Panjri von der Pakistan Seamen's Union äußerte Besorgnis über Verletzungen der Arbeitnehmerrechte in Pakistan, wobei er sich konkret auf die Gewerkschaftsrechte für Beschäftigte bei Pakistan International Airlines bezog. In dem nach

den Ereignissen vom 11. September 2001 herrschenden Klima sahen sich Seeleute aus Pakistan schwerwiegenden Problemen gegenüber. Viele könnten ihren Beruf nicht länger ausüben, da ihnen Einreiseerlaubnisse verweigert würden. Die pakistanische Kongressdelegation sei aus demselben Grunde weitaus kleiner als sonst.

Shoichi Takashima von der Nationalen Gewerkschaft der Bahnbeschäftigten (KOKURO) in Japan und **Benito Bahena** vom mexikanischen Verband des Straßenbahnpersonals drängten auf Fortsetzung der Arbeit im Hinblick auf Menschen- und Gewerkschaftsrechte im Kontext der Privatisierung und Deregulierung. Bahena bat die ITF um Unterstützung für Anstrengungen zur Gewährleistung der Respektierung der Arbeitnehmerrechte in der neuen Gesamtamerikanischen Freihandelszone.

Felix Anthony von der Fiji Sugar and General Workers' Union hob die entscheidende Bedeutung der internationalen gewerkschaftlichen Solidarität für die Demokratie in Fidschi hervor. Er sprach dem IBFG und der ITF ebenso wie der Gewerkschaftsbewegung in Japan, Australien und Neuseeland seinen offiziellen Dank für die Verteidigung der Gewerkschaftsrechte während des jüngsten Staatsstreichs in seinem Lande aus.

Yves Veyrier vom Verband der Beschäftigten im Verkehr und nachgeordneten Diensten in der französischen Gewerkschaft 'FO', **Sakae Idemoto** von der All-Japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU), **D. K. Sarma** von der Visakhapatnam Port Employees' Union in Indien und **Bruno Dalberto** vom Verband der Verkehrsbeschäftigten in der französischen Gewerkschaft CFDT sprachen von der Stärkung der angeschlossenen Gewerkschaften dank internationaler Solidarität. Dalberto rief außerdem nach einer ITF-Präsenz auf dem Weltsozialforum.

John Allan von der Transport Workers' Union of Australia (TWU) setzte sich mit Nachdruck dafür ein, die Organisation der Beschäftigten zum Hauptmotiv und Maßstab des Erfolgs aller gewerkschaftlichen Kampagnen, also auch der ITF-Kampagnen, zu machen. Steigende Mitgliederzahlen seien Ausdruck des Erfolgs, würden aber mit ITF-Kampagnen nicht immer erreicht. Ohne eine starke Mitgliederbasis, so stellte er fest, könnten die Gewerkschaften keine globalen Kämpfe ausfechten.

Patrick Chamaret vom Verband der Bahnbeschäftigten in der französischen Gewerkschaft CGT verwies als Kongressbeobachter auf die historische Spaltung, aufgrund derer die Verkehrsbeschäftigten in der CGT seit 1948 Distanz zur ITF gewahrt hätten. Die Gewerkschaft habe zwar bilaterale Kontakte zu ITF-Mitgliedsorganisationen gepflegt und sich 1999 der ETF angeschlossen, doch sei die fehlende Mitarbeit in der ITF ein Manko. Daher sollten die Mitglieder noch vor Jahresende zu einem Beitritt befragt werden. In der heutigen Zeit müssten Gewerkschaftsorganisationen auf Transparenz bedacht sein und um ihrer gemeinsamen Ziele willen – Emanzipation von Männern und Frauen, Verbesserung der Arbeitsbedingungen, Stärkung der weltweiten Solidarität und Förderung des Friedens – zusammenarbeiten, so erklärte er.

In seiner Antwort auf die Debatte stellte ITF-Generalsekretär **David Cockroft** fest, dass sich der Inhalt des Tätigkeitsberichts darin positiv niedergeschlagen habe. Er äußerte sein Bedauern über die Tatsache, dass einigen Kongressdelegierten ein Einreisevisum verweigert worden sei und verwies auf die großen Anstrengungen der gastgebenden Gewerkschaft, derartige Probleme zu vermeiden. An die Adresse der kanadischen Regierung gerichtet, sprach er von der Enttäuschung der ITF, dass eine Reihe von Kolleginnen und Kollegen, speziell aus Nigeria und Pakistan, nicht am Kongress teilnehmen könnten.

Der Generalsekretär verwies auf das nachdrückliche Eintreten der ITF für die Gewerkschaftsrechte in Mexiko und erinnerte an die zahlreichen Bezugnahmen in den Redebeiträgen der Delegierten auf die Rolle des Ausschusses für Vereinigungsfreiheit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO). In diesem Zusammenhang appellierte er an die angeschlossenen Gewerkschaften, im Vorfeld geplanter Beschwerden beim IAO-Ausschuss für Vereinigungsfreiheit die ITF zu kontaktieren.

Anschließend wandte er sich der Gründung der ETF zu, die sich inzwischen zu einer starken und wirkungsvollen Struktur für europäische Verkehrsgewerkschaften entwickelt habe. Er dankte Koll. Nakanishi für seinen Einsatz im Rahmen der Tätigkeit in der Region Asien/Pazifik und versicherte, er werde dafür Sorge tragen, dass die vorhandenen Strukturen in anderen Regionen ähnlich stark und effektiv seien.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Der Generalsekretär unterstrich die grundlegende Bedeutung der Organisationsarbeit und verwies die Delegierten auf einen dem Kongress vorliegenden Entschließungsantrag, der Gelegenheit zu einer umfassenderen Diskussion über dieses Thema bieten werde. Ferner müssten die großen Anstrengungen der ITF auf dem Gebiet der Frauenförderung anerkannt werden, wie mehrere Delegierte festgestellt hätten.

Er nahm zur Kenntnis, dass die Frage nach dem Sprachenangebot aufgeworfen worden sei. Während auch er akzeptierte, dass die Mitglieder an der Gewerkschaftsbasis nur dann eingebunden werden könnten, wenn Materialien in ihrer eigenen Sprache produziert würden, stellte er andererseits fest, dass sich die angeschlossenen Gewerkschaften möglicherweise an den dadurch anfallenden Kosten beteiligen müssten.

Anschließend begrüßte der Generalsekretär die Anwesenheit eines Vertreters der französischen Gewerkschaft CGT auf dem Kongress. Dies sei von historischer Bedeutung, da damit das Ende des Kalten Krieges besiegelt werde. Die alten Unterschiede, die die Gewerkschaften geschwächt hätten, seien in den Hintergrund getreten – zum Wohle einer neuen und gestärkten Bewegung. Er dankte den Delegierten für ihre Beiträge zur Debatte.

Der Präsident bat den Kongress um Genehmigung des Tätigkeitsberichts; dies wurde so beschlossen.

Sachstandsbericht "Solidarität mobilisieren" und Grundsatzpapier "Solidarität globalisieren"

Der stellvertretende ITF-Generalsekretär **Stuart Howard** brachte den Bericht ein. Er drängte alle Delegierten, ihre Arbeit im Sinne des Schwerpunktthemas des Kongresses 1998 "Solidarität mobilisieren" fortzusetzen, sich dabei aber auf Aspekte der Globalisierung zu konzentrieren. Das Motto "Solidarität globalisieren" sei von besonderer Bedeutung in einer Zeit, in der das Phänomen der Globalisierung an sich in Frage gestellt werde; heute biete sich den Gewerkschaften die Chance, mit anderen zusammen auf eine Alternative hinzuwirken, stellte er fest.

Wie der stellvertretende Generalsekretär erläuterte, spiegele sich dies in der zweigeteilten Gliederung der Vorlage zum Schwerpunktthema des Kongresses "Solidarität globalisieren" wider: auf der einen Seite die Bestandsaufnahme zum Programm "Solidarität mobilisieren", auf der anderen Seite eine Reihe von Entschließungsanträgen des ITF-Vorstands zur Kampagnenarbeit, zum Vormarsch der Logistikunternehmen, zur Mitgliederwerbung und zur internationalen Gewerkschaftsbewegung im weiteren Sinne. Er schilderte die Wirkung des Programms "Solidarität mobilisieren" bei den ITF-Gewerkschaften anhand einer Beschreibung von Initiativen auf dem Gebiet der Bildungsarbeit sowie im Bereich Kommunikation und Sprachen. Dabei hob er die Rolle der nationalen Koordinierungsausschüsse und umfassender Solidaritätsnetzwerke hervor. Abschließend gab er einen Überblick über die Kampagnenarbeit der ITF in der Zeit seit ihrem vorangegangenen Kongress. Er schloss mit der Feststellung, dass eine echte und ganz bewusste Schwerpunktverlagerung bei der ITF-Tätigkeit stattgefunden habe, und bat um Wortmeldungen.

Der Präsident dankte dem stellvertretenden Generalsekretär für den umfassenden Überblick und lud die Delegierten ein, sich an der Diskussion zu beteiligen.

31 Delegierte sprachen im Rahmen der Debatte.

Manohar Kotwal von der Transport and Dockworkers' Union in Indien protestierte gegen den Gebrauch des Begriffs "globalisieren" im Titel der zur Beratung anstehenden Vorlage. Was er für nötig hielt, waren globale Aktionen. **Norbert Hansen** von der bundesdeutschen Gewerkschaft TRANSNET stellte sich hinter die Konzeption des Papiers und den Titel "Solidarität globalisieren". Eine Schärfung des Bewusstseins für internationale Fragen bei den Mitgliedern und die Schaffung transnationaler Mechanismen für Arbeitskampfmaßnahmen bezeichnete er als erforderlich. Die Kampagnenarbeit müsse fortgesetzt werden, stellte er mit Nachdruck fest, und der gewerkschaftliche ebenso wie politische Einfluss seien auszuweiten, indem eine breitere Zielgruppe angesprochen werde. **Claude Debons** vom Verband der Verkehrsbeschäftigten in der französischen Gewerkschaft CFDT vertrat ebenfalls die Auffassung, dass eine umfassende Mobilisierung unter der Bevölkerung auf weltweiter Ebene erforderlich sei, um sich der Globalisierung zu widersetzen.

Yuji Oda von der Japanischen Konföderation von Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten und **J. P. Chaubey** von der All-India Railwaymen's Federation (AIRF) verwiesen auf die Abwärtsspirale bei den Arbeitsbedingungen und die wachsende Arbeitslosigkeit.

Randall Howard von der South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU) stellte fest, dass die ITF zwar nicht alle Probleme auf diesem Planeten lösen könne, rief aber zu gemeinsamen Anstrengungen auf, das Gleichgewicht zugunsten der Armen zu verschieben. Gewerkschaftsmitglieder dürften nicht riskieren, zu einer Elite von Arbeitsplatzbesitzern zu werden. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erlebten anhaltende und geplante Angriffe auf Menschen- und Gewerkschaftsrechte, wie es sie in dieser Form noch nie gegeben habe. Gerade weil Organisationen wie die ITF nicht für alle diese Probleme eine Lösung bieten könnten, sei es wichtig, dass sich die Gewerkschaften in die Volksbewegung für gesellschaftliche Veränderungen einreihen.

Carol Philips von der National Automobile, Aerospace Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW) stellte die schwierige Situation der Familien berufstätiger Menschen weltweit im Hinblick auf Beschäftigung, Umwelt und Gesundheit den fortgesetzten Profiten der Unternehmen gegenüber. Um in die Offensive gehen zu können, müssten Gewerkschaften in ihren Augen strategische Allianzen mit Nicht-Regierungsorganisationen eingehen. Sie drängte auf eine Teilnahme am Weltsozialforum, während sie eine Präsenz beim Weltwirtschaftsforum nicht als vorrangig betrachtete. Gewerkschaften könnten mit progressiven Organisationen zusammenarbeiten, die die Bedürfnisse der berufstätigen Menschen verstünden, und so am Ausbau der Solidarität arbeiten und sich selbst erneuern, erklärte sie.

Asbjørn Wahl von der Norwegischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten sah den Beweis für die historische Stärke der organisierten Arbeitnehmerschaft nicht nur in der Existenz von arbeitsrechtlichen Regelungen und Verordnungen, sondern generell in der Fähigkeit, die Marktkräfte zu zügeln. Heute allerdings reichten formelle Regeln als Gegengewicht zur gewachsenen Macht der Märkte nicht mehr aus. Vorrangige Aufgabe müsse daher unbedingt der Kampf gegen eine weitere Liberalisierung und Deregulierung der Weltwirtschaft, eine Eingrenzung der Macht multinationaler Unternehmen und die Rückgewinnung und Stärkung der demokratischen Kontrolle über das Finanzkapital sein.

Kemal Ülker von der türkischen Luftverkehrsgewerkschaft Hava-Is unterstützte die Entschließungsanträge des Vorstands, hob jedoch hervor, dass der Schutz der Arbeitnehmerrechte als Ziel nicht ausreiche. Kostensparende Technik werde überall in der Welt eingesetzt, um aus billiger Arbeit einen Vorteil zu schlagen, erklärte er – das sei das Wesen der Globalisierung, die niemals ein menschliches Gesicht haben könne. Alternativen zur Globalisierung müssten auf der Basis des Widerstands gegen das Phänomen entwickelt werden, nicht mit nostalgischem Blick zurück auf vergangene und bessere Zeiten. Eine radikale Umwandlung der Gesellschaft, um so eine lebenswerte Welt zu schaffen, sei ein Ziel, das der Gewerkschaften und ihrer Mitglieder würdig sei, stellte er abschließend fest.

Adolfo Granadino Farias von der Föderation der Beschäftigten bei der nationalen Hafengesellschaft (FENTENAPU) in Peru befürwortete den Vorschlag, die zivile Gesellschaft bei der Lösung von Problemen der sozialen Gerechtigkeit miteinzubeziehen. Im gemeinsamen Abwehrkampf gegen die Restrukturierung der Häfen mit diesen Gruppen habe er wertvolle Erfahrungen gemacht. 14.000 Bürger hätten die Forderung nach einer Gesetzesmaßnahme unterschrieben, mit der letztendlich die geplante Privatisierung in Peru verhindert werden konnte.

Londor A. Rankin von der Panama Canal Pilots' Association und **Bala Tampoe** von der Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU) in Sri Lanka unterstützten die Vorlage, meinten jedoch, die ITF müsse noch einen Schritt weitergehen.

Joseph Kiliku von der Dockworkers' Union in Kenia, **N. Gunavathi** von der All-India Railwaymen's Federation (AIRF), **D. K. Sarma** von der Visakhapatnam Port Employees' Union in Indien und **Randall Howard** von der South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU) sahen nach wie vor Bedarf für eine Transformation der globalen Finanzinstitutionen – angefangen bei repräsentativeren Strukturen.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

N. Sunderesan von der All-India Railwaymen's Federation (AIRF) und **Oh Moon Hwan** von der Koreanischen Föderation der Gewerkschaften der Hafen- und Verkehrsbeschäftigten stellten fest, dass der Vormarsch der Logistik in der Hafenwirtschaft Möglichkeiten bieten könne, die Macht der Beschäftigten zu stärken. Hwan und **Pil Jae Kim** von der koreanischen Seeleutengewerkschaft FKSU dankten der ITF für die solidarische Unterstützung der koreanischen Gewerkschaften bei einem Arbeitskonflikt zu Beginn des Jahres.

Abdulgani Serang von der National Union of Seafarers of India (NUSI), **Manohar Kotwal** von der Transport and Dockworkers' Union in Indien, **Julien Tahou** von der Gewerkschaft der Beschäftigten bei SOTRA (SYNTRAS) in der Elfenbeinküste und **J. P. Chaubey** von der All-India Railwaymen's Federation (AIRF) sprachen von der Bedeutung der Solidarität zwischen den einzelnen Sektoren sowie auf nationaler und internationaler Ebene. **Kalpana Desai** von der Transport and Dockworkers' Union in Indien sprach von einem unzureichenden Maß an Solidarität zwischen nicht gewerkschaftlich organisierten Aushilfskräften und gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten in festen Arbeitsverhältnissen – hier müsse dringend Abhilfe geschaffen werden.

Aung Thu Ya von der Burmesischen Seeleutengewerkschaft (SUB) erklärte, die Militärregierung in Burma habe eine Schein-gewerkschaft namens Myanmar Seafarers' Association gegründet und warnte die angeschlossenen Gewerkschaften, dass diese an die ITF herantreten könne. Er bat die internationale Gewerkschaftsbewegung, sich nachdrücklich für einen Wandel in Burma einzusetzen.

Gisèle Vieyra von der Gewerkschaft der Beschäftigten bei Air Afrique (SYNTRACAAV) in Benin drängte bei den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften auf Unterstützung für konkrete Aktionen im Zusammenhang mit dem Konkurs der regionalen Fluggesellschaft Air Afrique, bei deren Auflösung mehr als 4.000 Afrikaner, größtenteils Frauen mit zahlreichen unterhaltsberechtigten Familienangehörigen, in die Arbeitslosigkeit entlassen worden seien.

Der stellvertretende Generalsekretär **Stuart Howard** antwortete auf die Debatte. Aus den Beiträgen sei deutlich geworden, so stellte er fest, dass Privatisierung und Liberalisierung weltweit noch immer unermüdlich vorangetrieben würden und internationale Finanzinstitutionen diesen Prozess erheblich beeinflussten. Eine Reihe der angesprochenen Arbeitskonflikte stehe in direktem Zusammenhang mit dieser Auseinandersetzung. Es gebe aber auch positive Beispiele der Solidarität. Der stellvertretende Generalsekretär sprach von einer globalen Sozialkrise, die durch wirtschaftliches Chaos und wachsende Ungleichheit zwischen Arm und Reich gekennzeichnet sei. Das Kapital durchlaufe eine eigene Krise, fuhr er fort. Unternehmensskandale und die Krise an den Aktienmärkten seien der Beleg dafür. Heutzutage sei alles global, auch Armut und Elend, die durch diese Krisen verursacht würden.

Auch in der Verkehrswirtschaft habe es keinen Stillstand gegeben, erklärte der stellvertretende Generalsekretär weiter. Mehrere Delegierte hätten von der Entstehung des multimodalen Verkehrs in Form globaler Tür-zu-Tür-Dienste gesprochen. Gleichzeitig erlebten die Verkehrsgewerkschaften systematische Angriffe auf Menschen- und Gewerkschaftsrechte. Viele Delegierte hätten eine strategische Antwort auf diese Entwicklung gefordert. Die meisten seien sich auch darüber einig gewesen, dass es nicht so sehr auf den Titel der Vorlage ankomme, sondern auf die Fähigkeit zum Handeln.

Der stellvertretende Generalsekretär nahm die Forderung einer Reihe von Debattenredner/innen zur Kenntnis, das gestörte Gleichgewicht zwischen Arbeit und Kapital stärker in den Mittelpunkt zu rücken – ein Hinweis auf die Notwendigkeit des Wiedererstarkens der organisierten Arbeitnehmerschaft. Während die internationale Gewerkschaftsbewegung den Dialog mit multinationalen Institutionen pflege, dürfe sie ihre eigene Sicht der Dinge nicht aus den Augen verlieren, mahnte er – und die ITF habe in ihren Analysen die internationalen Finanzinstitutionen als Teil des Problems ausgemacht.

Mehrere Delegierte hätten in ihren Diskussionsbeiträgen auf den Aufbau von Allianzen mit Organisationen der sozialen Bürgerbewegungen sowie auf eine aktive Mitwirkung der ITF am Weltsozialforum gedrängt, während andere auf die Notwendigkeit der Organisierung informell Beschäftigter in der Folge von Entlassungen im öffentlichen Sektor, der Ausbreitung der Vertragsarbeit und des zunehmenden Einsatzes von Aushilfskräften hingewiesen hätten. Zum Teil seien die Mit-

gliedsverbände aufgerufen worden, effektivere Solidaritätsmaßnahmen anzubieten, und sei es in so grundlegender Form wie Solidaritätsbotschaften und Protestschreiben. Der stellvertretende Generalsekretär nahm die Äußerungen aus Afrika zur Kenntnis, die den Mangel an Ressourcen dort verdeutlicht hätten. Für viele in der Region sei Solidarität eine Grundvoraussetzung des Überlebens. Er stellte fest, dass in mehreren Beiträgen von der Notwendigkeit die Rede gewesen sei, die Mitglieder über derartige Debatten zu informieren, und wies die Delegierten darauf hin, dass die Kongresszeitung "Congress Daily News" auf der ITF-Webseite im Internet veröffentlicht werde.

Abschließend erklärte der stellvertretende Generalsekretär, die Debatte habe nicht nur die gemeinsamen Ziele und Vorstellungen herausgestellt, sondern vor allem auch die Krise, die alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften berühre und die sie in ihrem Bestreben, Solidarität zu globalisieren, gemeinsam angehen müssten.

Entschließungsanträge

Kongressvorlage Dok. XXXX C-11 & 12

Kongressvorlage Dok. XXXX C-11 & 12 (Amendments)

Kongressvorlage Dok. XXXX C-6 (Res)/Bericht 1

Kongressvorlage Dok. XXXX C-6 (Res)/Bericht 2

Entschließungsantrag Nr. 1

Alicia Castro von der argentinischen Kabinenpersonalvereinigung AAA brachte im Namen des Vorstands den Antrag Nr. 1: Solidarität globalisieren ein.

Sie verwies auf die seit dem Kongress in Delhi (Indien) vor vier Jahren erzielten Fortschritte und lobte die verbesserte Schlagkraft der ITF und die inzwischen erreichte größere Solidarität unter den Mitgliedsgewerkschaften. Konkret erwähnte sie ITF-Veröffentlichungen, ITF-Kampagnen und die bessere Betreuung durch ITF-Sektionen und -Regionen.

Allerdings, so erklärte Castro, habe sich die Situation für die Beschäftigten weltweit während des gleichen Zeitraums drastisch verschlechtert. Die Konsequenzen neoliberaler Politik seien nur allzu deutlich erkennbar. Argentinien – Musterschüler des Internationalen Währungsfonds (IWF) und der Weltbank mit einer scheinbar gut entwickelten Volkswirtschaft und einer Mittelklasse – habe einen völligen Zusammenbruch erlebt. Tatsächlich seien die Ressourcen des Landes geplündert worden. Die öffentlichen Unternehmen des Landes hätten sich ebenso in Luft aufgelöst wie die Löhne und die Renten seiner Bevölkerung, die selbst noch ihre Ersparnisse verloren habe. Diese Erfahrung habe gezeigt, dass eine Freihandelszone der Amerikas unweigerlich Arbeitslosigkeit und Elend mit sich bringe. In einem solchen Klima sei letztendlich die Demokratie selbst gefährdet.

Castro appellierte dringend an die Verkehrsgewerkschaften, durch ihr Handeln Einfluss auf die Weltwirtschaft zu nehmen: Die Gewerkschaften wüssten, dass die Welt beispielsweise ohne Billigflaggen und ohne offene Lufträume eine bessere wäre – deshalb müssten sie sich organisieren, um diese Positionen bei jeder Gelegenheit vorzutragen. Gleichzeitig fänden die Außenseiter der Gesellschaft in Nicht-Regierungsorganisationen eine neue Vertretung ihrer Interessen; auch diese müssten in den erwähnten politischen Prozess eingebunden werden, so Castro.

Mit der Privatisierung der Gewinne, Sozialisierung der Verluste und Schwächung der Nationalstaaten begehe der Neoliberalismus das "perfekte Verbrechen", stellte Castro fest. Doch sei es dem Neoliberalismus nicht gelungen, die internationale Gewerkschaftsbewegung zu besiegen. Die ITF-Gewerkschaften seien in Kanada zusammengelassen, um eine neue Verpflichtung einzugehen: erneut und gestärkt die Solidarität zu globalisieren. Im Namen des Vorstands empfahl sie den Antrag zur Annahme durch den Kongress.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Entschließungsanträge Nr. 2, 14 und 15

Der Präsident **Umraomal Purohit** gab bekannt, dass die Entschließungsanträge Nr. 2, 14 und 15, die sich alle auf die Kampagnenarbeit bezogen, gemeinsam zur Diskussion gestellt würden.

In seiner Einführung zu Entschließungsantrag Nr. 2: Erarbeitung einer Strategie der ITF für Kampagnen schilderte Generalsekretär **David Cockroft** die zahlreichen guten Beispiele verschiedener ITF-Kampagnen und -Aktionstage. Ziel der ITF sei es, Mitglieder zu mobilisieren und die internen Fähigkeiten bei den Gewerkschaften, die Voraussetzung für eine Teilnahme an Kampagnen seien, zu erweitern. Er warnte vor der Gefahr der "Kampagnenmüdigkeit" und erklärte, unter anderem solle der Antrag zur besseren sektionsübergreifenden Zusammenarbeit bei Kampagnen beitragen. Der Antrag sehe eine globale Strategie für die Kampagnenarbeit vor, die von einer Strategieplanungsgruppe koordiniert werden sollte, die ihrerseits dem Vorstand Bericht erstatte. Anschließend empfahl er den Entschließungsantrag im Namen des Vorstands zur Annahme durch den Kongress.

Graham Stevenson von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) brachte Entschließungsantrag Nr. 14: Globale Aktionstage ein. Er stellte fest, dass ein sektionsübergreifender Ansatz die richtige Antwort auf den verkehrsträgerübergreifenden Charakter der Verkehrswirtschaft sei. Der Antrag solle Aktionstage einzelner Sektionen nicht verhindern, doch biete ein einzelner globaler Aktionstag im Verkehr eine wertvolle Gelegenheit, menschenwürdige Arbeitsplätze und den Aufbau eines Bündnisses mit der Zivilgesellschaft in den Mittelpunkt zu rücken. Er empfahl den Antrag zur Annahme durch den Kongress.

Mick Rix von der britischen Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF) unterstützte Entschließungsantrag Nr. 14, der einerseits ausreichend Spielraum lasse, andererseits aber einen Beitrag zur Verwirklichung der "Globalisierung der Solidarität" darstelle, indem er auf erfolgreichen Kampagnen der Vergangenheit aufbaue.

Yves Veyrier vom Verband der Beschäftigten im Verkehr und nachgeordneten Diensten in der französischen Gewerkschaft 'FO' unterstrich in seiner Einführung zu Entschließungsantrag Nr. 15: Internationale Aktionstage, wie wichtig es sei, den Beschäftigten Vorschläge für internationale Aktionen nahe zu bringen, sodass sie sich damit identifizieren könnten, und andererseits für die effektive Koordinierung auf strategischer Ebene zu sorgen.

Die Entschließungsanträge Nr. 2, 14 und 15 wurden einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 3

Jan Kahman von der bundesdeutschen Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) brachte den Entschließungsantrag Nr. 3: Antwort auf den Vormarsch der Logistik in der internationalen Güterverkehrswirtschaft ein. Er stellte fest, dass die Verkehrswirtschaft zu einem hoch technologisierten Dienstleistungssektor geworden sei, von dem die globalisierte Wirtschaft abhängig sei. Beschäftigte in aller Welt seien von den Folgen dieses Wandels betroffen. Es seien riesige Unternehmensgiganten entstanden, die stark kontrollierte weltweite Umladedrehkreuze betrieben. Die gleiche Entwicklung zeichne sich auch im Luftverkehr ab und schreite im Straßentransport mit atemberaubendem Tempo voran. Es dürfe nicht zugelassen werden, dass sich Arbeitsbedingungen und Sozialnormen ebenso rasch verschlechterten. Im Namen des Vorstands empfahl er den Entschließungsantrag zur Annahme durch den Kongress.

Akwei Adote von der Gewerkschaft der Beschäftigten im Bereich See- und Luftverkehr sowie bei Transportunternehmen (STRANAVITTO) in Togo unterstützte den Entschließungsantrag, forderte jedoch ein System zur Überwachung von Sicherheit und Arbeitsbedingungen, ähnlich den Billigflaggeninspektor/innen, auch für andere Bereiche als den maritimen Sektor.

In einem Redebeitrag zu dem Antrag erklärte **Paddy Crumlin** von der Maritime Union of Australia (MUA), die organisierte Arbeitnehmerschaft sei inzwischen zur wichtigsten Zielscheibe der Anhänger des freien Marktes geworden. Gewerkschaften müssten bei der Auseinandersetzung mit dem globalen Kapital strategisch, methodisch und wissenschaftlich vorgehen, um Ressourcen und Verteidigungslinien aufzubauen. Globalisierung an sich sei nicht falsch – sie könne auch zu einer

Anhebung der Normen beitragen und arbeitenden Familien ein würdiges Leben sichern. Gewerkschaften könnten dann effektiv sein, wenn sie um ihre eigenen Stärken und Schwachpunkte genauso wüssten wie um die ihrer Gegner, ihre eigenen Mittel einsetzten und unverbrüchlich zusammenstünden.

Der Entschließungsantrag Nr. 3 wurde einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 4

Der Präsident **Umraomal Purohit** brachte den Entschließungsantrag Nr. 4: Veränderungen in der internationalen Gewerkschaftsbewegung – Mit der Gewerkschaftsbewegung auf breiter Basis gemeinsam in die Zukunft ein. Dabei gab er seiner Überzeugung Ausdruck, dass die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Interesse einer Stärkung der Einheit mit gleichgesinnten Gewerkschaftsorganisationen zusammenarbeiten sollten. Im Namen des Vorstands empfahl er den Entschließungsantrag zur Annahme durch den Kongress.

Der Generalsekretär **David Cockroft** machte deutlich, dass die ITF in einer Klausel des Antrags verpflichtet werde, ihre organisatorische Eigenständigkeit innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu wahren. Nach dieser Erläuterung wurde der Entschließungsantrag Nr. 4 einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 5

Wilhelm Haberzettl von der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner sprach zu Entschließungsantrag Nr. 5: Volksbewegung zur Neugestaltung des Globalisierungsprozesses. Heutzutage, so stellte er fest, würden die Menschenrechte der Beschäftigten den Gewinnen geopfert, es sei ein Verlust demokratischer Kontrolle seitens der Regierungen zu beklagen und zwischen Arm und Reich tue sich eine immer tiefere Kluft auf. Während sich die internationale Gewerkschaftsbewegung bei der Welthandelsorganisation für die Anerkennung der Kernarbeitsnormen eingesetzt habe, sei als Gegengewicht zur Globalisierung eine Protestbewegung entstanden, die auf starken Rückhalt in der Bevölkerung zählen könne. Auf dem Weltsozialforum seien Alternativen zur Globalisierung diskutiert worden und der Ruf nach Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaften und bürgerlichen Protestorganisationen auf nationaler Ebene sei lauter geworden. Die ITF habe bei der Durchführung eigener Kampagnen mit Unterstützung gleichgesinnter Nicht-Regierungsorganisationen positive Erfahrungen gesammelt. Er hoffe daher, dass Gewerkschaften aufgrund dieses Antrags, in dem eine stärkere Zusammenarbeit gefordert werde, in ihren eigenen Ländern Kontakte zu Organisationen aufnehmen würden, die sich im Kampf gegen die Globalisierung engagierten. Im Namen des Vorstands empfahl er den Antrag zur Annahme durch den Kongress.

Cockroft erklärte, die Entschließungsanträge Nr. 8 und 9 seien zugunsten von Entschließungsantrag Nr. 5 zurückgezogen worden.

Jean-Louis Brasseur von der Sektion Eisenbahn der belgischen Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes (CGSP) begrüßte den Antrag, äußerte jedoch Bedauern über das Fehlen einzelner Aspekte aus Entschließungsantrag Nr. 8 bezüglich des Engagements in der breiteren sozialen Bewegung.

Asbjørn Wahl von der Norwegischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten unterstützte in seinem Redebeitrag Entschließungsantrag Nr. 5, obwohl er in einigen Punkten dem Entschließungsantrag Nr. 8 in seiner Originalfassung den Vorzug gegeben hätte. Nach seinen Worten sei die neue soziale Bewegung, die aus dem Widerstand gegen die Unternehmensglobalisierung heraus geboren wurde, der Gewerkschaftsbewegung häufig voraus und lege eine beeindruckende Fähigkeit zur Mobilisierung von Menschen an den Tag. Unter Bezugnahme auf die Erfahrungen mit verschiedenen Netzwerken der sozialen Bewegung stellte er fest, es gebe zwei wichtige Gründe, weshalb sich die Gewerkschaften ihnen anschließen sollten. Zum einen seien die Gewerkschaften aufgrund ihrer strategischen Position in der Gesellschaft – die niemals von anderen ausgefüllt werden könne – für einen Erfolg des Widerstands unverzichtbar. Zum Zweiten brauche die Gewerkschaftsbewegung den sozialen und politischen Druck, der von der sozialen Bewegung ausgehe, um ihre eigenen Ziele zu erreichen. Wenn man richtig vorgehe, könnten sich beide Bewegungen seiner Überzeugung nach gegenseitig stärken.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Cockroft sagte zu, dass sich die ITF weiterhin mit diesen Punkten befassen werde und wies darauf hin, dass sehr sorgfältig an den Formulierungen des Antrags gearbeitet worden sei.

Der Entschließungsantrag Nr. 5 wurde einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 6

Bill Morris von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) stellte in seinen einleitenden Worten zu Entschließungsantrag Nr. 6: Mitgliederwerbung unter Beschäftigten im Bereich der informellen und ungesicherten Arbeit fest, dass es sich hierbei um Beschäftigte ohne Rechte, ohne Kollektivverträge, ohne Krankengeld- oder Rentenansprüche und ohne Arbeitsplatzsicherheit handele. Millionen Menschen auf allen Kontinenten seien betroffen. Im Straßentransport gebe es seit jeher eine große Zahl von selbständigen Fahrer/innen, doch würden inzwischen auch im Bereich kommunaler Verkehrsdienste immer häufiger kleine Privatfahrzeuge eingesetzt. Von einigen internationalen Finanzinstitutionen werde das Konzept informeller Arbeit als neuer Wachstumssektor gefördert – in Wirklichkeit handele es sich jedoch um Ausbeutung von Beschäftigten und einen Angriff auf öffentliche Dienste. Die ITF sollte dafür Sorge tragen, dass informell Beschäftigte nicht zu Billigkräften würden; dies sei die Herausforderung an die Organisationsarbeit in der heutigen Zeit. Dies sei auch Bestandteil der neuerlichen Anstrengungen der Gewerkschaften, aus der Defensive zu kommen, stellte er abschließend fest. Im Namen des Vorstands empfahl Morris den Antrag zur Annahme durch den Kongress.

Der Entschließungsantrag Nr. 6 wurde einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 7

Erika Young von der italienischen Verkehrsgewerkschaft FILT-CGIL sprach zu Entschließungsantrag Nr. 7: Globalisierung und Verkehrsbeschäftigte. Zwar könnten die Gewerkschaften die Globalisierung nicht aufhalten, erklärte sie, aber sie könnten federführend zur Stärkung der Arbeitnehmerrechte beitragen. Damit ihnen dies gelinge, müssten die Gewerkschaften – wie schon in der Vergangenheit – ihre Politik an den Anliegen ausrichten, die ihren Mitgliedern am Herzen lägen. Absoluten Vorrang sollte dabei eine Verbesserung der Lebensbedingungen der Beschäftigten haben und dies, so stellte sie abschließend fest, bedeute Auseinandersetzungen in den Betrieben zu gewinnen. Damit empfahl sie den Antrag zur Annahme durch den Kongress.

Patricia Friend von der US-amerikanischen Association of Flight Attendants – CWA im Gewerkschaftsdachverband AFL-CIO unterstützte den Entschließungsantrag Nr. 7, der einstimmig angenommen wurde.

Entschließungsantrag Nr. 10

Per Winberg von der Schwedischen Transportarbeiterföderation brachte den Entschließungsantrag Nr. 10: Internationale Solidarität und Verkehrsbeschäftigte in der durch den Entschließungsausschuss abgeänderten Fassung ein. Er drängte die angeschlossenen Gewerkschaften, die Notwendigkeit einer Stärkung der Solidarität auf nationaler und internationaler Ebene und einer Auseinandersetzung mit den globalen Gesellschaften zu erkennen. Untersuchungen über die Beschäftigungsbedingungen seien unverzichtbar, wenn man das Sozialdumping bekämpfen wolle, stellte er abschließend fest und empfahl den Antrag zur Annahme durch den Kongress.

Akwei Adote von der Gewerkschaft der Beschäftigten im Bereich See- und Luftverkehr sowie bei Transportunternehmen (STRANAVITTO) in Togo unterstützte den Antrag, der einstimmig angenommen wurde.

Entschließungsantrag Nr. 11

Peter McEwan von der britischen National Union of Marine, Aviation & Shipping Transport Officers (NUMAST) brachte den abgeänderten Entschließungsantrag Nr. 11: Lohndumping und die negativen Folgen der Globalisierung ein. Die Beschäftigten in der Seeschifffahrt hätten diesen Prozess immer als erste zu spüren bekommen. Um das positive Potential der Globalisierung dazu nutzen zu können, global für mehr gegenseitiges Verständnis, Wohlstand und bessere Arbeitsbedingungen zu sorgen, müsse Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit verhindert werden. Mit der Anmerkung, dass der

nun stattfindende Kongress eine Kampagne anregen sollte, um dieses Ziel zu erreichen, empfahl er den Antrag zur Annahme durch den Kongress.

David Porter von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) unterstützte den Antrag mit einem Hinweis auf eine ganz spezielle Form des Lohndumping in den Callcentern der Verkehrswirtschaft und im Tourismus. Callcenter könnten überall angesiedelt werden und die Arbeitgeber zeigten eine Vorliebe für Standorte, die für sie billiger und nicht gewerkschaftlich organisiert seien. Diese Betriebe seien die Ausbeuterbetriebe des 21. Jahrhunderts und könnten problemlos außerhalb der nationalstaatlichen Grenzen eingerichtet werden. Der Antrag verfolge keine nationalistischen Absichten; vielmehr solle er dem Schutz gewerkschaftlicher Normen dienen, stellte er abschließend fest.

John McDonnell von der irischen Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU) sprach ebenfalls für Entschließungsantrag Nr. 11. Er bezog sich auf die positive Funktion, die der Koordinierungsausschuss für Großbritannien und Irland inzwischen übernommen habe. Wie er erklärte, könne eine Antwort der Gewerkschaften auf die Globalisierung niemals national sein; sie müsse auf internationaler Ebene erfolgen und dem sozialen Fortschritt dienen. Es gebe einen besseren Weg als den Rückzug in den Protektionismus: Gebrauchte werde eine internationale Gemeinschaft der Nationen. Solidarität habe absoluten Vorrang über Eigeninteresse, und dies trete nirgendwo deutlicher zutage als in Debatten über Lohndumping und Einwanderung. Gewerkschaften müssten gegen Ignoranz kämpfen und den Grundwert der Einbindung aller bekräftigen. Dabei komme es stark auf die Fähigkeit der Gewerkschaften an, ihre Mitglieder zu informieren und aufzuklären. Deshalb unterstützte er den Vorschlag einer Kampagne, die diese Botschaft weltweit in alle Ebenen der Gewerkschaftsorganisationen hineinragen solle.

In einem Redebeitrag zur Beratung über Entschließungsantrag Nr. 11 lenkte **S. G. Mishra** von der All-India Railwaymen's Federation (AIRF) die Aufmerksamkeit der Kongressdelegierten auf die Tatsache, dass in den indischen Städten Delhi, Mumbai und Bangalore etwa eine Viertelmillion junger Frauen und Männer in Callcentern arbeiteten. Bezahlung und Bedingungen in diesen Centern könnten nur mit Ausbeutung gleichgesetzt werden, und ein gewerkschaftliches Bewusstsein bestehe bei den Beschäftigten kaum oder gar nicht. Neuartige Ansätze seien notwendig, weil traditionelle Strategien der Mitgliederwerbung hier nicht griffen. Anhand von Erhebungen und Forschungsprojekten müssten Organisationspläne erstellt werden; dabei sollte die ITF helfen, forderte er.

Der Entschließungsantrag Nr. 11 wurde einstimmig angenommen.

Entschließungsanträge Nr. 12 und 13

Mick Rix von der britischen Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF) erläuterte, die Entschließungsanträge Nr. 12 und 13, beide mit der Überschrift Globalisierung, seien vom Entschließungsausschuss in einem Antrag zusammengefasst worden; er spreche zu dem neuen Text. Wie er sagte, seien die angeschlossenen Gewerkschaften gefordert, mit der Globalisierung der gewerkschaftlichen Solidarität einen mutigen Schritt zu tun und eine wirklich globale Gewerkschaft zu schaffen, die nicht an nationalstaatlichen Grenzen Halt mache und den Aufbau effektiver globaler Vertretungsstrukturen, die die Macht des multinationalen Kapitals in Frage stellen könnten, in den Mittelpunkt ihrer Arbeit rückte. Der Antrag rufe alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zu offensivem und visionärem Handeln auf, um klar definierte Ziele zu erreichen. Zwar sei es eine große Aufgabe, sich dem globalen Kapital in organisierter Form entgegenzustellen, doch könne dies durchaus realisiert werden, wenn altmodische nationalistische Vorstellungen überwunden würden und das Tätigkeitsprogramm Solidarität globalisieren aktiv umgesetzt werde, so Rix.

John Cogger von der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) unterstützte den zusammengefassten Antrag, der anschließend einstimmig angenommen wurde.

Paul McGrath von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) unterstützte den Antrag mit einem Bekenntnis zu koordinierten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Arbeitnehmerrechte von Kolleginnen und Kollegen nicht beschnitten würden. Missbräuchliche Praktiken müssten ans Licht gebracht und verhindert werden – dadurch werde

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

aktives Engagement gefördert und eine Stärkung von Rechten und Verbesserung der Arbeitsbedingungen erleichtert.

Entschließungsantrag Nr. 16

Gerd Nyberg von der Schwedischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten brachte Entschließungsantrag Nr. 16: Mitgliederwerbung im Verkehr ein. Den Hintergrund des Antrags bildeten die globale Wirtschaft und die Notwendigkeit, die gewerkschaftlichen Kräfte zu sammeln, um den Konsequenzen der Globalisierung etwas entgegenzusetzen. Sie vertrat die Überzeugung, dass Gewerkschaften für diesen Abwehrkampf ungeahnte Kräfte aufbringen müssten – und die erforderliche Stärke könnten, genauso wie die finanziellen Ressourcen, nur die Mitglieder liefern. Es müssten neue Mitglieder gewonnen werden; hierfür bedürfe es zielgerichteter Mitgliederwerbekampagnen in Betrieben, stellte sie abschließend fest.

Ebenfalls zu Entschließungsantrag Nr. 16 erklärte **Kay Garvey** von der irischen Service, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU), dass ein direkter Zusammenhang zwischen Solidarität und Organisationsarbeit bestehe. Internationale Solidarität werde untergraben, wenn einzelne Gewerkschaften die Beschäftigten auf nationaler Ebene spalteten. Gewerkschaften sollten ihre Solidarität unter Beweis stellen, indem sie sich in schwierigen Zeiten gegenseitig zur Seite stünden – und diese nicht dazu nutzen, anderen Organisationen Mitglieder abzuwerben. So etwas lenke die Aufmerksamkeit ebenso wie Ressourcen von den eigentlichen Anliegen ab.

Entschließungsantrag Nr. 16 wurde einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 17

Janaina Fernandes vom brasilianischen Verband der Binnenverkehrsbeschäftigten CNTTT brachte den Entschließungsantrag Nr. 17: Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft ein, der einstimmig verabschiedet wurde.

Entschließungsantrag Nr. 18

Simon Weller von der britischen Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF) verwies in seiner Einführung zu Entschließungsantrag Nr. 18: Gewerkschaftsrechte auf die gewerkschaftsfeindliche Politik der britischen Regierungen in den 1970er und 1980er Jahren ebenso wie die gemeinsamen Anstrengungen der Gewerkschaften, um eine Abkehr von dieser Politik zu erreichen. Allerdings sei die Lage für andere noch weitaus schlimmer, erklärte er, und nannte als Beispiel die erschreckende Gewalt, der sich Gewerkschaftsmitglieder in Kolumbien ausgesetzt sähen.

Der Antrag wurde von **Walter Hosking** von der Kabinenpersonalvereinigung bei Aeroméxico in Mexiko unterstützt, der auf staatliche Einmischung in innergewerkschaftliche Angelegenheit in seinem Land Bezug nahm.

Entschließungsantrag Nr. 18 wurde einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 19

Eine überarbeitete Fassung von Entschließungsantrag Nr. 19: Frieden wurde von **Kazuhiro Nizuma** von der Japanischen Konföderation von Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten eingebracht, der der Ablehnung seiner Gewerkschaft gegenüber Terrorismus und Krieg Ausdruck gab. Vorrangig müsse die Kettenreaktion der Gewalt unterbrochen werden, um ein friedliches 21. Jahrhundert zu gewährleisten.

Im Namen des Vorstands gab der Generalsekretär **David Cockroft** dem Antrag Nr. 19 seine Unterstützung und gratulierte dem Entschließungsausschuss, der mit diesem heiklen Thema vor eine sehr schwierige Aufgabe gestellt worden sei. Entschließungsantrag Nr. 19 wurde einstimmig verabschiedet.

Entschließungsantrag Nr. 20

Joseph Kiliku von der Dockworkers' Union in Kenia brachte den überarbeiteten Entschließungsantrag Nr. 20: Aids ein. Er erklärte, die HIV/Aids-Pandemie habe eine alarmierende Zahl von Verkehrsbeschäftigten in Afrika das Leben gekostet, und betonte, sie ziehe den wirtschaftlichen Niedergang und große Härten für Familien nach sich.

A. H. Chande von der Tanzania Seamen's Union in Sansibar unterstützte den Antrag und forderte neue ITF-Initiativen auf dem Gebiet der Bildungsarbeit zur Aids-Bekämpfung, vorrangig in besonders schwer betroffenen Bereichen.

Harriet Yeo von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) stellte sich ebenfalls hinter Entschließungsantrag Nr. 20. Sie betonte die Notwendigkeit der Aufklärung und der wirtschaftlichen Ermächtigung von Frauen. Um es betroffenen Ländern zu ermöglichen, die Bereitstellung von Medikamenten zu finanzieren, sei außerdem ein Schuldenerlass erforderlich.

Entschließungsantrag Nr. 20 wurde einstimmig angenommen.

Entschließungsantrag Nr. 21

Raimundo Mata Contreras von der mexikanischen Vereinigung von Schiffskapitänen und Lotsen brachte Entschließungsantrag Nr. 21: Künftige Struktur und Tätigkeit der ITF in den Americas ein. Er sprach von der Notwendigkeit des Aufbaus starker regionaler Netzwerke; dies gelte angesichts der in der Entstehung begriffenen Gesamtamerikanischen Freihandelszone speziell für die Region Lateinamerika. Vor diesem Hintergrund müsse eine echte Integration erreicht werden, die die ITF durch geeignete Veranstaltungen fördern sollte, erklärte er.

Entschließungsantrag Nr. 21 wurde einstimmig verabschiedet.

Entschließungsantrag Nr. 36

Wie der Generalsekretär **David Cockroft** erläuterte, war Entschließungsantrag Nr. 36: Wohlfahrtsfonds zur Beratung ans Plenum verwiesen worden, jedoch auch auf den Konferenzen der Seeleutesektion und der Sektion Häfen diskutiert worden. Außerdem wies er darauf hin, dass die Entschließungsanträge Nr. 34 und 35 zum gleichen Thema zurückgezogen worden seien.

Thomas Abrahamsson von der schwedischen Gewerkschaft SEKO sprach zu Entschließungsantrag Nr. 36: Wohlfahrtsfonds. Er hielt fest, dass die Statuten des ITF-Wohlfahrtsfonds dem Vorstand einen Ermessensspielraum über die Verwendung der Mittel im Wohlfahrtsfonds einräume, während der Fair-Practices-Ausschuss ebenfalls berechtigt sei, Empfehlungen hinsichtlich der Aufwendungen des Fonds auszusprechen. Mit dem Antrag solle an dieser Situation nichts geändert werden; vielmehr werde dem Vorstand darin zu seiner Arbeit gratuliert. Der Antrag genieße die Unterstützung der betroffenen Sektionen.

Entschließungsantrag Nr. 36 wurde einstimmig verabschiedet.

Dringlichkeitsantrag: CSL und australische Seeleute

Der Präsident **Umraomal Purohit** brachte den Dringlichkeitsantrag: CSL und australische Seeleute ein und bat die Maritime Union of Australia (MUA), sich zu diesem Thema zu äußern.

Paddy Crumlin von der Maritime Union of Australia (MUA) erläuterte einen Arbeitskonflikt zwischen seiner Gewerkschaft und dem Schifffahrtsunternehmen Canadian Steamship Lines, das dem kanadischen Politiker Paul Martin gehöre. Anlass des Konflikts sei der Versuch des Unternehmens, Billigflaggenschiffe mit internationalen Besatzungen, die noch nicht einmal in den Genuss der Mindestbedingungen kämen, auf dem inländischen Schifffahrtsmarkt in Australien einzusetzen. Nach Einschaltung der National Automobile, Aerospace, Transport and General Workers' Union of Canada (CAW) habe sich Paul Martin jedoch zu einem Treffen mit den Gewerkschaften bereit erklärt, um die Angelegenheit zu bereinigen. Crumlin zog den Antrag daher zurück.

Der Kongress nahm den Dringlichkeitsantrag: CSL und australische Seeleute zur Kenntnis.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Dringlichkeitsantrag: Solidarität mit der International Longshore and Warehouse Union (ILWU)

James McAuley von der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) brachte den Dringlichkeitsantrag: Solidarität mit der International Longshore and Warehouse Union (ILWU) in den Vereinigten Staaten ein und bat um Unterstützung für die Gewerkschaft bei ihrem bevorstehenden Konflikt mit Arbeitgebern und der Regierung Bush.

Paddy Crumlin von der Maritime Union of Australia (MUA) unterstützte den Antrag und wies darauf hin, dass die ILWU nicht nur deswegen zur Zielscheibe geworden sei, weil sie gute Arbeit im Interesse ihrer Mitglieder leiste, sondern auch wegen ihres öffentlichen Eintretens für die Grundsätze der internationalen Solidarität. Er erinnerte daran, wie stolz seine Gewerkschaft auf die solidarische Unterstützung der ILWU während des Arbeitskonflikts 1998 bei Patrick Stevedores gewesen sei, und bat mit Nachdruck um Beistand für die ILWU.

Robert McEllrath von der International Longshore and Warehouse Union (ILWU) in den Vereinigten Staaten dankte dem Kongress für seine solidarische Unterstützung.

Der Dringlichkeitsantrag: Solidarität mit der International Longshore and Warehouse Union (ILWU) wurde vom Kongress per Akklamation einstimmig angenommen.

Anträge auf Änderung der ITF-Satzungen

Kongressvorlage Dok. XXXX C-11 & 12

Kongressvorlage Dok. XXXX C-11 & 12/Amendments

Antrag A

Im Namen des ITF-Vorstandes brachte der Generalsekretär **David Cockroft** den Antrag A: Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft ein. Die darin enthaltenen Änderungsvorschläge seien vom Frauenausschuss erarbeitet worden. Sie sollten die Rolle der Frauen innerhalb der ITF-Strukturen stärken. Allerdings wies er darauf hin, dass die Norwegische Seeleutegewerkschaft (NSU) einen Änderungsantrag zu dem in der Vorlage enthaltenen Text des Antrags eingereicht habe.

Ann-Beth Skrede unterbreitete den Antrag der Norwegischen Seeleutegewerkschaft, das Wort "Behinderung" in Antrag A, Abs. i)c) zu streichen. Zur Begründung erklärte sie, dass es sich in der Praxis als unmöglich erweisen könne, im Zusammenhang mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten, für die ein Gesundheitszeugnis erforderlich sei, einer satzungsmäßigen Verpflichtung zur Ablehnung einer Diskriminierung aufgrund von Behinderungen gerecht zu werden. Die übrigen Vorschläge in Antrag A würden von ihrer Gewerkschaft nachdrücklich befürwortet, stellte sie fest.

M. P. Mohammed Haneef von der Cochin Port Staff Association in Indien unterstützte den Änderungsantrag der Norwegischen Seeleutegewerkschaft. Der Präsident Umraomal Purohit ließ über den Änderungsantrag der Norwegischen Seeleutegewerkschaft durch Aufzeigen der Delegiertenkarten abstimmen. Der Änderungsantrag wurde abgelehnt.

Anschließend wurde Antrag A in seiner ursprünglichen Fassung angenommen.

Antrag B

Regina Rusch-Ziemba von der bundesdeutschen Gewerkschaft TRANSNET brachte den Antrag B: Gender Mainstreaming in der vom Entschließungsausschuss abgeänderten Fassung ein.

Antrag B wurde einstimmig angenommen.

Antrag C

Regina Rusch-Ziemba zog den Antrag C: Name der ITF, der sich auf die Wiedergabe des Namens der ITF in verschiedenen Sprachen bezog, zurück.

Antrag D

Ann-Beth Skrede von der Norwegischen Seeleutegewerkschaft zog Antrag D: Vorsitzende der Sektionen zugunsten des von der Panhellenischen Seeleute-Föderation (PNO) aus Griechenland vorgelegten Antrags E: Vorsitzende der Sektionen zurück.

Antrag E

Agis Tselentis von der Panhellenischen Seeleute-Föderation (PNO) aus Griechenland brachte Antrag E: Vorsitzende der Sektionen ein, der von 20 europäischen Gewerkschaften unterstützt wurde. Er unterstrich die Notwendigkeit eines stärkeren Ineinandergreifens von Vorstand und Fachsektionen der ITF. Wie er erläuterte, regte der Antrag an, dass die Vorsitzenden der ITF-Fachsektionen kraft ihres Amtes an Vorstandssitzungen teilnehmen sollten.

Igor Pawlow von der Russischen Seeleutegewerkschaft (SUR) verwies auf die Vorgaben der ITF-Satzungen, wonach die geographische Streuung der Mitgliedschaft und die berufliche Struktur der ITF ihren angemessenen Niederschlag im Vorstand finden müssten. Für die Sektionen lasse sich dies nicht wie für die Regionen durch Überprüfung der Vertretungsstrukturen erreichen. Daher unterstütze er den Antrag.

Henrik Berlau von der dänischen Gewerkschaft SiD sprach im Namen der dänischen Delegation ebenfalls für den Antrag. Die Umsetzung der Kongressbeschlüsse erfordere enge Zusammenarbeit mit den ITF-Sektionen, so stellte er fest und fügte hinzu, dass sich eine solche Struktur bei der Europäischen Transportarbeiter-Föderation bewährt habe.

Abdulgani Serang von der National Union of Seafarers of India (NUSI) unterstützte den Antrag.

Jan Kahmann von der bundesdeutschen Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) konnte einer Anhebung der Zahl der Vorstandsmitglieder nicht zustimmen. Seiner Überzeugung nach würde das geographische Gleichgewicht im Vorstand verloren gehen. Außerdem sei mit einer Schwächung der ITF insgesamt sowie der Fachsektionen selbst zu rechnen, denn es sei nicht auszuschließen, dass dann bei Bewerbungen um Wahlämter in den Sektionen Gründe mitspielten, die nicht im Interesse der Sektionen lägen.

Der Generalsekretär **David Cockroft** erläuterte die Empfehlung des Vorstands, den Antrag abzulehnen. Einzelne Sektionsvorsitzende würden voraussichtlich ohnehin in den Vorstand gewählt, und die berufliche Struktur der ITF finde im Vorstand schon heute den von den Satzungen geforderten angemessenen Niederschlag. Allerdings sei es eindeutig erforderlich, die sektionsübergreifende Zusammenarbeit, wie in mehreren Redebeiträgen angemerkt, zu verbessern. Der Vorstand ziehe es jedoch vor, sich um eine engere Zusammenarbeit mit den Sektionen zu bemühen, und gebe daher seine offizielle Zusage, die Vorsitzenden der Sektionen bei allen Vorstandssitzungen, deren Tagesordnungen unmittelbar die Interessen der Mitglieder der Sektionen berührten, miteinzubeziehen, zu konsultieren und sie zur Teilnahme einzuladen. Er bat die Antragsteller, der Weiterleitung ihres Antrags an den Vorstands zur weiteren Beratung zuzustimmen.

Dieser Vorschlag wurde von den Antragstellern akzeptiert; Antrag E wurde an den ITF-Vorstand verwiesen.

Antrag F

Wie der Generalsekretär **David Cockroft** mitteilte, war Antrag F zurückgezogen worden.

Berichte von den Sektionskonferenzen und der Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-SSC/Bericht

David Heindel von der Seafarers' International Union of North America (SIU) brachte als Berichterstatter den Bericht von der Sektionskonferenz der Seeleute ein, der anschließend verabschiedet wurde.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-RTSC/Bericht

Der von Berichtersteller **Peter Baranowsky** von der bundesdeutschen Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) eingebrachte Bericht von der Sektionskonferenz Straßentransport wurde vom Kongress angenommen.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-DSC/Bericht

Berichtersteller **Ron Webb** von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) brachte den Bericht von der Sektionskonferenz Häfen ein. Der Bericht wurde angenommen.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-RWSC/Bericht

Der Kongress nahm den Bericht von der Sektionskonferenz Eisenbahn an, der von **Norbert Hansen** von der bundesdeutschen Gewerkschaft TRANSNET als Berichtersteller eingebracht wurde.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-TRSC/Bericht

Richard Rosser von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) unterbreitete dem Kongress den Bericht von der Sektionskonferenz Fremdenverkehrsdienste. Der Bericht wurde angenommen.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-JDSC/Bericht

Als Berichtersteller von der Gemeinsamen Konferenz der Seeleutesektion und der Sektion Häfen brachte **Brian Orrell** von der britischen Offiziersgewerkschaft NUMAST den Bericht ein, der vom Kongress angenommen wurde.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-UTC/Bericht

Anders Westin von der Schwedischen Gewerkschaft der Kommunalbediensteten legte in seiner Eigenschaft als Berichtersteller den Bericht von der Sitzung des Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr vor. Der Bericht wurde vom Kongress angenommen.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-FSC/Bericht

Der Bericht von der Sektionskonferenz Fischereiwirtschaft, eingebracht von Berichtersteller **Hanafi Rustandi** von der indonesischen Gewerkschaft KPI, wurde angenommen.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-INSC/Bericht

Der von **Nick Bramley** von der schweizerischen Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport, Lebensmittel (VHTL) als Berichtersteller eingebrachte Bericht von der Sektionskonferenz Binnenschifffahrt wurde ebenfalls vom Kongress verabschiedet.

Kongressvorlage Dok. XXXX C-16-CASC/Bericht

Auch der von **Carla Winkler** von der International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW) in den Vereinigten Staaten als Berichterstellerin eingebrachte Bericht von der Sektionskonferenz Zivilluftfahrt wurde angenommen.

Diana Holland von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) stellte die Schlussfolgerungen von der ITF-Konferenz der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft vom 11. und 12. August 2002 vor. Der Frauenausschuss habe in einer ganzen Reihe von Bereichen Veränderungen bewirkt, stellte sie fest. Er habe sich für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft eingesetzt, Ausschüsse und Netzwerke aufgebaut, relevante Informationen für Verhandlungen gesammelt, Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft organisiert, die Einbindung von Frauen bei der ITF beobachtet, Bildungsarbeit für Frauen zu einem Schwerpunkt gemacht und auf internationaler Ebene Lobbyarbeit für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft geleistet. Sie verwies speziell auf die ITF-Kampagne zum 8. März unter dem Motto "Frauen bewegen die Welt", mit der es gelungen sei, Tausende von Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft in aller Welt zu mobilisieren und die Unterstützung ihrer männlichen Kollegen zu gewinnen. Dieser praxisorientierte und auf Kampagnen ausgerichtete Ansatz sei von der Frauenkonferenz bestätigt worden.

Vor allem aber habe sich die Konferenz im Rahmen ihrer Beratungen mit dem Thema Globalisierung und den Folgen von Privatisierung, Restrukturierung, Schließung und Verschlankung von Unternehmen für die Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft befasst. Die Frauenkonferenz habe beschlossen, eine Analyse der Folgen der Globalisierung für die Beschäftigung von Frauen im Verkehr nach Gender-Gesichtspunkten in Auftrag zu geben; darüber hinaus sei dort eine Ausweitung der Tätigkeit im Hinblick auf den Logistiksektor, Callcenter, Heimarbeit und Tätigkeiten im stationären Bereich der Verkehrswirtschaft gefordert worden. Außerdem, so stellte sie fest, habe die Frauenkonferenz zu solidarischer Unterstützung des Kampfes der Beschäftigten bei Air Afrique für Arbeitsplätze, Abfindungen und soziale Gerechtigkeit aufgerufen.

Schließlich bat Holland um eine Genehmigung der Schlussfolgerungen durch den Kongress und zum anderen um die praktische Unterstützung der Delegierten durch ihre Mitwirkung an geeigneten Aktivitäten. Die Verkehrsbeschäftigten müssten zusammenstehen, wenn sie Diskriminierung und Vorurteile überall in der Welt ausrotten wollten. Die ITF stehe für den Respekt für Frauen, den Respekt für Männer und den Respekt für Verkehrsbeschäftigte, stellte sie abschließend fest.

Der Präsident **Umraomal Purohit** begrüßte den Bericht und gratulierte der ITF zur Tätigkeit des Ausschusses.

Finanzbericht und Berichte der Rechnungsprüfer sowie der Kassenprüfer/innen (1998 - 2001)

Kongressvorlage Dok. XXXX C-10a und XXXX C-10b

Der Generalsekretär **David Cockroft** brachte diesen Punkt ein. Er erläuterte die Unterschiede zwischen dem Allgemeinen Fonds der ITF und dem ITF-Wohlfahrtsfonds und stellte fest, die Ausgaben des Allgemeinen Fonds unterlägen strikten Kontrollen. Der Wohlfahrtsfonds verfüge über eine solide Finanzausstattung, die es der ITF ermögliche, ein ganzes Spektrum wichtiger Aktivitäten zu starten. Die Einnahmen der ITF aus Mitgliedsbeiträgen bildeten weiterhin das finanzielle Fundament der Föderation. Gleichzeitig sei die ITF nach wie vor moralisch und rechtlich verpflichtet, die ordnungsgemäße Verwendung der Mittel im Wohlfahrtsfonds zu gewährleisten.

David Horton von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA) unterbreitete im Namen aller drei gewählten Revisor/innen den Bericht der Kassenprüfer/innen. Diese seien zu der Auffassung gelangt, dass die Finanzgeschäfte der ITF in angemessener Weise geführt worden seien. Die Jahresendsalden sollten auch in Zukunft Reserven in Höhe von mindestens 70 Prozent der Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen für das Jahr ausweisen. Trotz der rückläufigen Entwicklung der Investitionserträge aufgrund der Krise auf den Aktienmärkten in der jüngeren Zeit verfüge der Seelente-Wohlfahrtsfonds über eine gesunde Finanzausstattung. Horton würdigte die Arbeit des Personals in der ITF-Finanzabteilung.

Der Bericht wurde angenommen.

In Bezug auf den Bericht erkundigte sich **Richard Rosser** von der britischen Transport Salaried Staffs' Association (TSSA), ob die ITF über eine klar definierte Investmentstrategie verfüge, die ethischen Grundsätze folge. Er berichtete über Erfahrungen mit der Anwendung derartiger Strategien, die u. a. eine Bezugnahme auf die IAO-Kernarbeitsnormen enthalten und zu einer Stärkung der Arbeitnehmerrechte beitragen sollten. Sollte es eine derartige Strategie bei der ITF noch nicht geben, bat er um die Zusage des Vorstands, dass man sich mit diesem Thema befassen werde. Dieser Vorschlag wurde angenommen.

Mitgliedsbeiträge

Kongressvorlage Dok. XXXX C-13

Der Generalsekretär **David Cockroft** brachte die vom Vorstand einstimmig verabschiedete Vorlage ein und erläuterte, dass der Kongress gebeten sei, den ITF-Vorstand zu bevollmächtigen, die ITF-Mitgliedsbeiträge wie folgt anzuheben, falls dies im Lichte der Finanzlage des Allgemeinen Fonds der ITF erforderlich werde: 2003 – £ 1,00; 2004 – £ 1,10; 2005 – £ 1,20; 2006 – £ 1,20. Er wies darauf hin, dass es sich dabei nicht um automatische Anhebungen handeln werde. Die Rechnungsprüfer würden die Finanzlage der ITF alljährlich einer detaillierten Prüfung unterziehen und dem Vorstand einen diesbezüglichen Bericht unterbreiten. Dieser werde den Erhöhungen nur dann zustimmen, wenn dies erforderlich sei, um zu gewähr-

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

leisten, dass der Saldo des Allgemeinen Fonds in der Zeit bis zum nächsten Kongress das Niveau von 70 bis 75 Prozent der Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen pro Jahr halte. Er bat den Kongress um Genehmigung dieser Empfehlung des Vorstands, damit die ITF ihr Programm "Solidarität globalisieren" umsetzen könne.

Junichi Ishikawa vom Japanischen Verband der Gewerkschaften der Luftverkehrsbeschäftigten ergriff im Namen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Japan das Wort. Er sprach der ITF überragende Bedeutung in der weltweiten Verkehrswirtschaft zu, doch sei die wirtschaftliche Lage in Japan äußerst angespannt, und dies habe schwerwiegende Folgen für die Gewerkschaften. Zudem entwickelten sich ihre Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen rückläufig. Die angeschlossenen Gewerkschaften in Japan, so stellte er fest, seien nicht in der Lage, eine weitere Anhebung der ITF-Mitgliedsbeiträge zu finanzieren. Er lehnte den Vorschlag daher ab und forderte einen Einstellungsstopp bei der ITF sowie eine Überprüfung der Standorte der Regionalbüros als Teil von Bemühungen, weitere Beitragserhöhungen zu vermeiden.

Der Generalsekretär **David Cockroft** wies in seiner Antwort darauf hin, dass die ITF die kommenden vier Jahre ohne eine Anhebung der Mitgliedsbeiträge nicht überleben werde. Die als erste Stufe vorgeschlagene Anhebung auf £ 1,00 sei bereits vor vier Jahren vom Kongress in Delhi genehmigt worden und hätte daher vom Vorstand bereits in Kraft gesetzt werden können; dieser habe es jedoch vorgezogen, einen Kongressbeschluss abzuwarten. Die Beziehungen zwischen Allgemeinem Fonds und Wohlfahrtsfonds hätten Auswirkungen auf die Personalausstattung der ITF, und es sei nicht auszuschließen, dass weiterer Personalbedarf bestehe, um die Billigflaggenkampagne unter strikter Kontrolle zu halten. Allerdings habe der Vorstand auch bereits zugesagt, dass keine weiteren neuen Personalpositionen geschaffen würden, die aus dem Allgemeinen Fonds zu finanzieren seien, und der Vorstand werde alle Neueinstellungen sorgfältig prüfen. Er bat noch einmal um Annahme der Empfehlungen.

Der Präsident **Umraomal Purohit** bat den Kongress um Genehmigung des Vorschlags. Dies wurde so beschlossen.

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

Wahl des Vorstands

Die Kongressvorlage Dok. XXXX C-14/EB/2: Wahlvorschläge für den Vorstand wurde angenommen; damit war der Vorstand gewählt.

Wahl des Frauenausschusses

Mit Verabschiedung der Kongressvorlage Dok. XXXX 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: Randall Howard, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Südafrika

Europa: Wilhelm Haberzettl, Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE), Österreich

Lateinamerika/Karibik: Juan Manuel Palacios, Gewerkschaft des Straßenbahnpersonals (UTA), Argentinien

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

Frauen: Alicia Castro, Argentinische Kabinenpersonalvereinigung (AAA), Argentinien.

Wahl der Revisor/innen

Die folgenden Personen wurden als Revisoren der ITF gewählt: Tony Woodley, Transport and General Workers' Union (TGWU), Großbritannien; David Porter, Transport Salaried Staffs' Association (TSSA), Großbritannien; sowie Mick Rix, Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF), Großbritannien.

Wahl des Generalsekretärs

David Cockroft wurde einstimmig zum ITF-Generalsekretär gewählt.

Sitz des ITF-Sekretariats

Auf Beschluss des Kongresses verbleibt der Sitz des ITF-Sekretariats in London (Großbritannien).

Verschiedenes

Randall Howard von der South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU) lud die ITF ein, ihren nächsten Kongress in Südafrika abzuhalten. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass es auch ein Ausdruck der Solidarität sei, die ITF-Kongresse in unterschiedlichen Weltteilen stattfinden zu lassen. Sollte seine Einladung angenommen werden, würde dies die Verkehrsbeschäftigten in Afrika stärken und sie beim Aufbau ihrer Organisationen unterstützen. Seiner Meinung nach sei die Reihe jetzt an Afrika, einer Region, in der niemals zuvor ein ITF-Kongress abgehalten worden sei.

Der Präsident **Umraomal Purohit** dankte den angeschlossenen Gewerkschaften in Südafrika für die Einladung.

Goldene ITF-Nadeln

Der Generalsekretär **David Cockroft** gab die Namen der Empfänger einer Goldenen ITF-Nadel bekannt, die als Auszeichnung für langjährige und engagierte Tätigkeit im Dienste der Föderation vergeben werde. Posthum geehrt wurde **Jim Knapp**, ehemaliger Generalsekretär der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) und langjähriges Mitglied des ITF-Vorstands. Der Generalsekretär würdigte Knapp als unermüdlischen Kämpfer für die Sache der ITF und großen Internationalisten; dass er heute nicht unter den Delegierten weile, sei zutiefst zu bedauern. Seine Witwe Eva nahm die Ehrung in seinem Namen entgegen und erklärte, Jim habe die ITF geliebt. Er habe der Föderation nicht nur seine Freizeit gewidmet, sondern alle Zeit, die notwendig war, um dieser so wichtigen Aufgabe gerecht zu werden, stellte sie fest.

Auch **John Coombs**, dem ehemaligen Generalsekretär der Maritime Union of Australia (MUA), wurde eine Goldene ITF-Nadel überreicht. Er hatte im ITF-Vorstand und als stellvertretender Vorsitzender der Sektion Häfen wertvolle Arbeit geleistet und sich mit großem Nachdruck für eine Verbesserung der Position von Frauen in der ITF sowie die Interessen von Minderheiten in aller Welt eingesetzt. Coombs nahm die Ehrung an und dankte seiner Gewerkschaft sowie den angeschlossenen Gewerkschaften in der Region für ihre Unterstützung und dem Sekretariat sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der ITF für die gute Zusammenarbeit. Schließlich erinnerte er in einem Tribut an Jim Knapp, an dessen große Beliebtheit in der arbeitenden Bevölkerung und die große Verbundenheit, die diese mit ihm empfand.

Als Nächster wurde **John Fay** von der Seafarers' International Union of North America (SIU) mit einer Goldenen ITF-Nadel geehrt. Der Generalsekretär würdigte Fay als herausragenden Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion, der großen Anteil an der Tätigkeit der ITF im maritimen Sektor gehabt habe. John Fay bedankte sich für die Auszeichnung mit dem Hinweis, dass die Anerkennung durch Kolleginnen und Kollegen die höchste Form der Ehre darstelle.

Die vierte Goldene ITF-Nadel wurde **Alfons Geeraerts** vom Belgischen Transportarbeitersbond (BTB) überreicht. Geeraerts sei seit 1983 Vorsitzender der ITF-Sektion Binnenschifffahrt, erklärte der Generalsekretär, und es sei ihm eine große Freude, ihn in dieser Form zu ehren. Geeraerts bezeichnete die Auszeichnung als Höhepunkt seiner Laufbahn.

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002



Die Empfänger der Goldenen ITF-Nadeln (von links): John Coombs, John Fay, Alfons Geeraerts, Frode Gross, Shoshiro Nakanishi, Per-Erik Nelin und George Ryde, mit Generalsekretär David Cockroft (rechts)

Frode Gross von der Norwegischen Schiffsingenieursgewerkschaft erhalte die Goldene ITF-Nadel für seinen unermüdlchen Einsatz als Vertreter der ITF bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), wie der Generalsekretär erläuterte. Gross zeigte sich über die Ehrung gerührt; er äußerte seine Genugtuung darüber, dass er mit seiner Arbeit den Interessen der Seeleute gedient habe.

Eine weitere Goldene ITF-Nadel ging an den ehemaligen Vorsitzenden des Regionalausschusses Asien/Pazifik sowie des Regionalausschusses für Seeleute aus Asien/Pazifik, **Shoshiro Nakanishi** von der All-Japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU), in Anerkennung seiner engagierten Arbeit im ITF-Vorstand und im Fair-Practices-Ausschuss, wie der Generalsekretär feststellte. Nakanishi nahm die Auszeichnung an, durch die er sich nach seinen eigenen Worten sehr geehrt fühlte, und er erinnerte die Delegierten daran, wie wichtig es sei, einen Beitrag zur Solidarität in der ITF zu leisten.

Siebter Empfänger einer Goldenen ITF-Nadel wurde **Per-Erik Nelin** von der Finnischen Seeleutegewerkschaft. Nelin, so der Generalsekretär, war Mitglied des Vorstands und des Sektionsausschusses der Seeleute gewesen und hatte wesentlichen Anteil daran, das Engagement der nordischen Gewerkschaften bei der ITF zu koordinieren. Nelin nahm die Ehrung mit einem Dank an alle Kolleginnen und Kollegen an.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Schließlich erhielt auch **George Ryde**, ehemals von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) eine Goldene ITF-Nadel. Der Generalsekretär würdigte sein *außerordentlich großes Engagement als Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt*. Ryde erklärte, es sei ihm eine große Ehre, die Auszeichnung anzunehmen, und gab seinem Dank an die Transport and General Workers' Union und die angeschlossenen Gewerkschaften in der Sektion Zivilluftfahrt ebenso wie an das ITF-Sekretariat Ausdruck.

Schlussansprachen

Der Generalsekretär **David Cockroft** dankte den Delegierten für ihre Geduld und den Dolmetscher/innen für ihre harte Arbeit. Ein bemerkenswerter Kongress in einer wunderschönen Stadt neige sich seinem Ende zu. 574 Delegierte und 355 Beraterinnen und Berater von 296 Gewerkschaften aus 86 Ländern hätten daran teilgenommen. Sein Dank richtete sich an alle, die bei der Organisation des Kongresses mitgeholfen hätten, speziell die gastgebenden Gewerkschaften und das örtliche Personal. Schließlich dankte er auch den ITF-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern sowie noch einmal den Dolmetscher/innen.

Der Präsident **Umraomal Purohit** beendete den Kongress, indem er die harte Arbeit des ITF-Personals und die wertvollen Beiträge der Delegierten würdigte. Abschließend äußerte er die freudige Hoffnung auf ein Wiedersehen in vier Jahren in Durban (Südafrika).

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Entschliefungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Entschliefung Nr. 1: Solidarität globalisieren

Der 40. Kongress der ITF vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. NIMMT zur Kenntnis, dass ein erheblicher Teil des auf dem 39. ITF-Kongress 1998 in Neu-Delhi (Indien) verabschiedeten Programms Solidarität mobilisieren erfolgreich umgesetzt wurde.
2. NIMMT ferner zur Kenntnis, dass die von der unkontrollierten Globalisierung der Weltwirtschaft ausgehenden Bedrohungen deutlich zugenommen haben und wirksame gewerkschaftliche Aktionen auf internationaler Ebene zur Verteidigung der Arbeitnehmerrechte dringend erforderlich sind.
3. NIMMT desweiteren zur Kenntnis, dass die Umsetzung des Programms zu einer erheblichen Verbesserung der Schlagkraft der ITF und der solidarischen Beziehungen zwischen den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften geführt hat.
4. STELLT fest, dass die Entwicklung umfassender neuer Initiativen, wie z. B. der ITF-Sommerschulen, neuer ITF-Veröffentlichungen und Verbesserungen an der ITF-Webseite, dazu beigetragen hat.
5. STELLT fest, dass zudem eine deutliche Schwerpunktverlagerung bei der ITF-Tätigkeit stattgefunden hat, u. a. ein größeres Augenmerk auf Kampagnen.
6. GIBT seiner großen Freude über die bislang vermeldeten Erfolge des Programms Ausdruck.
7. STELLT fest, dass noch immer viel zu tun bleibt, um die Zielsetzungen des Programms Solidarität mobilisieren nicht nur in der Verkehrswirtschaft, sondern für die Weltwirtschaft als Ganze in vollem Umfang zu erreichen.
8. BEKRÄFTIGT seine Entschlossenheit, weiter auf einen Ausbau der Solidarität innerhalb der ITF-Gewerkschaften und eine fortgesetzte Verbesserung der Arbeitsmethoden der angeschlossenen Gewerkschaften in dem in dem Programm Solidarität mobilisieren vorgegebenen Sinne hinzuarbeiten.
9. APPELLIERT an alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, Koordinator/innen für das Programm Solidarität mobilisieren zu berufen, die auf eine verstärkte Umsetzung des Programms hinarbeiten sollen.
10. BEVOLLMÄCHTIGT den ITF-Vorstand im Lichte der Debatte im

Rahmen dieses Kongresses, die Umsetzung der in Delhi dargelegten Grundsätze und Politiken unter dem Motto "Solidarität globalisieren" als Programm für die Zeit von 2002 bis 2006 fortzuschreiben und dem nächsten Kongress über die erzielten Fortschritte Bericht zu erstatten.

Entschliefung Nr. 2: Erarbeitung einer Strategie der ITF für Kampagnen

Der 40. Kongress der ITF vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. ERINNERT daran, dass das auf dem 39. ITF-Kongress 1998 in Neu-Delhi (Indien) verabschiedete Programm Solidarität mobilisieren eine weitreichende Schwerpunktverlagerung bei der ITF-Tätigkeit hin zu globalen Kampagnen anregte.
2. NIMMT zur Kenntnis, dass dies erfolgreich umgesetzt wurde, z. B. durch
 - die Aktionstage der Sektion Straßentransport unter dem Motto "Übermüdung tötet!"
 - die Aktionstage bei den Bahnen, die auf den vorrangigen Aspekt des öffentlichen Dienstleistungscharakters und der Sicherheit abzielen
 - die Kampagne der Sektion Zivilluftfahrt gegen Air Rage (Flugkoller)
 - die Kampagnen der Sektion Häfen gegen den Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag und nicht gewerkschaftlich organisierte Häfen
 - globale Aktionen der Seeleutegewerkschaften anlässlich des Weltschiffahrtstages
 - den Aktionstag unter dem Motto "Frauen bewegen die Welt".
3. NIMMT zur Kenntnis, dass die ITF-Billigflaggenkampagne weiterentwickelt wurde und nun Aktionswochen auf regionaler und sub-regionaler Ebene umfasst, an denen sich häufig Gewerkschaften beteiligen, die zuvor nicht direkt an der ITF-Tätigkeit im Rahmen von Kampagnen mitgewirkt hatten.
4. GRATULIERT den angeschlossenen Gewerkschaften zur ihrer Teilnahme an diesen Kampagnen, die unter einem klaren, gemeinsamen und weltumspannenden Motto mit eindeutiger Bezugnahme auf die ITF standen, aber in der Regel ein breites Spektrum von jeweils auf die nationalen Bedingungen zugeschnittenen Aktivitäten umfassten.
5. STELLT fest, dass diese Maßnahmen in allen Regionen stattfinden und häufig dazu beigetragen haben, den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in ihren jeweiligen Ländern ein stärkeres

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Profil zu geben.

6. STELLT fest, dass aus den Erfahrungen mit den bislang durchgeführten Kampagnen einige Lehren zu ziehen sind, z. B.:

- ITF-Kampagnen müssen sich auf Fragen beziehen, die ein echtes Anliegen der Gewerkschaftsmitglieder darstellen.
- ITF-Kampagnen sollten die angeschlossenen Gewerkschaften zu Aktivitäten und Aktionen mobilisieren.
- das übergeordnete Motto der Kampagne muss für Gewerkschaften in Industrienationen ebenso wie in Entwicklungsländern relevant sein.
- Slogans, Materialien und Symbole müssen in einer Vielzahl von Sprachen und kulturellen Umfeldern Wirkung entfalten.
- es ist äußerst wichtig, Materialien in die Landessprachen zu übersetzen.
- Gewerkschaften und ITF benötigen bei jeder Kampagne eine wohl durchdachte Strategie für ihre Kommunikation/Pressearbeit.
- eine Vielzahl unterschiedlicher Aktionen im Rahmen der Kampagne sind erforderlich, um zu gewährleisten, dass sich alle Gewerkschaften daran beteiligen können.
- für alle Aktivitäten ist eine lange Vorbereitungszeit erforderlich.
- Seminare oder Planungstreffen auf regionaler oder subregionaler Ebene können eine wichtige Rolle spielen.

7. STELLT fest, dass die ITF mit ihren Kampagnen über die ausdrücklichen politischen Zielsetzungen hinaus eine ganze Reihe von Zielen erreichen kann; sie kann z. B.

- die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und der Medien auf die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften lenken.
- die Position der ITF-Gewerkschaften gegenüber Regierungen und Arbeitgebern stärken, indem sie beweist, dass sie Teil einer internationalen Bewegung sind.
- den Gewerkschaftsmitgliedern die Bedeutung und den Wert einer ITF-Mitgliedschaft vor Augen führen.
- Kontakte zwischen aktiven Gewerkschaftsmitgliedern und ihren Kolleginnen und Kollegen in anderen Ländern herstellen.
- die nationalen Gewerkschaften durch Hervorhebung ihrer globalen Verbindungen stärken.
- das Selbstvertrauen und die Fähigkeit zur Teilnahme an globalen Kampagnen stärken.

8. STELLT fest, dass die vom ITF-Sekretariat vorgelegten Ergebnisse der Bestandsaufnahme zu dem Programm Solidarität mobilisieren verdeutlichen, wie breit die Beteiligung an den aufgeführten Kampagnen war, und dass es den Gewerkschaften gelungen ist, ein immer größeres Spektrum zunehmend phantasievoller Taktiken für die Kampagnenarbeit zu entwickeln. Mit Hilfe dieser Kampagnen konnten die angeschlossenen Gewerkschaften ebenso wie das ITF-Sekretariat neue Erfahrungen sammeln, Fähigkeiten für die globale Kampagnenarbeit entwickeln sowie einen starken Anstoß

für regelmäßige Aktionen geben.

9. STELLT ferner fest, dass in der Bestandsaufnahme auch Bereiche deutlich wurden, die noch weiter gestärkt werden müssen; z. B.

- sorgt die Tatsache, dass der Schwerpunkt der Kampagnen hauptsächlich auf den einzelnen Sektionen liegt, für größeres Engagement seitens der Gewerkschaften, doch müssen wir gewährleisten, dass die bei den einzelnen Kampagnen gesammelten Erfahrungen allen Sektionen zugute kommen.
- besteht die Notwendigkeit für eine Reihe sektionsübergreifender Kampagnen zu gemeinsamen Anliegen verschiedener ITF-Sektionen.
- muss die Zahl der großen, globalen Kampagnen, die in einem Jahr mit Erfolg organisiert werden können, wegen der Belastung, die diese Kampagnen für die ITF-Ressourcen darstellen – insbesondere im Hinblick auf Übersetzung, Druck, Design, Medienarbeit usw. –, sowie der Arbeitsbelastung für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften begrenzt werden.
- kann man von den angeschlossenen Gewerkschaften nur die Teilnahme an einer begrenzten Anzahl von Kampagnen im Jahr erwarten, insbesondere soweit sie in mehr als einer Sektion Mitglieder anmelden. Eine zu große Zahl von Kampagnen, die sich häufig zeitlich überschneiden, könnte zu "Kampagnenmüdigkeit" führen.
- besteht die Gefahr, dass sich Kampagnen mit immer demselben Anliegen totlaufen, wenn sie sich über einen zu langen Zeitraum erstrecken.
- sind die im Mittelpunkt der Kampagnen stehenden Anliegen nicht immer in allen Ländern von gleich großer Bedeutung. Es ist daher notwendig, den Gewerkschaften im Rahmen der Kampagnen mehr Spielraum zu gewähren, um die Themen ihren eigenen Prioritäten anzupassen, während die internationale Identität der Kampagne erhalten bleibt.

10. STELLT fest, dass in Zukunft mit der wachsenden Forderung nach Anwendung von Techniken der Kampagnenarbeit zur Unterstützung von strategisch wichtigen Arbeitskonflikten ebenso wie Mitgliederwerbekampagnen und unternehmensspezifischen Kampagnen zu rechnen ist.

11. APPELLIERT an den ITF-Vorstand, in Rücksprache mit den Sektionen, Regionen und anderen zuständigen Bereichen der Organisation die bei den ITF-Kampagnen bislang gesammelten Erfahrungen auszuwerten und eine Strategie der ITF für Kampagnen zu erarbeiten, die die folgenden Aspekte umfassen könnte:

- Konsultationen mit den angeschlossenen Gewerkschaften über ihre Erfahrungen
- Organisation von Strategietreffen zur Kampagnenarbeit unter Miteinbeziehung der betroffenen Gewerkschaften, des ITF-

Entschliefungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Sekretariats sowie gegebenenfalls auflenstehender Fachleute für die Kampagnenarbeit

- Entwicklung systematischerer Verfahren zur Beurteilung der Stärken und Schwachpunkte der Kampagnen sowie ihrer Ergebnisse
- Bemühen um effektivere interne Abstimmung
- Erarbeitung weiterer Leitfäden/Orientierungshilfen und Schulungsprogramme zur Unterstützung von Gewerkschaften, die an Kampagnen teilnehmen
- Erarbeitung einer übergeordneten Strategie der ITF für Kampagnen in der Zeit bis zum nächsten ITF-Kongress.

Entschliefung Nr. 3: Globale Aktionstage

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass die ITF sich mit Hilfe von weltweiten Aktionskampagnen in den verschiedenen Fachsektionen, u. a. Seeschiffahrt, Zivilluftfahrt, Häfen, Eisenbahn und Straflentransport, an die Spitze der Kampagnenarbeit im Hinblick auf Fragen von Bedeutung für alle Verkehrsbeschäftigte gesetzt hat.
2. STELLT ferner fest, dass diese Kampagnen den Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten weltweit sehr bei ihren Kampagnen auf nationaler Ebene geholfen haben, mit denen sie Fragen von Bedeutung für ihre Mitglieder aufgreifen und verdeutlichen, dass wir in der Verkehrswirtschaft alle einer mächtigen und einflussreichen internationalen Gewerkschaftsfamilie angehören.
3. BETONT, dass der Nutzen dieser Aktionstage aufler Frage steht; dies zeigt sich daran, dass mehr und mehr angeschlossene Gewerkschaften aus allen Erdteilen mit großer Begeisterung und viel Phantasie zum Vorteil aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer daran mitwirken.
4. IST jedoch der Meinung, dass es nun möglicherweise auch angemessen wäre, an die Organisation eines "globalen Aktionstags im Verkehr" zu denken. Wenn ein solcher globaler Aktionstag im Verkehr organisiert wird, wird eventuell die Notwendigkeit bestehen, den Einsatz von Aktionstagen und anderen ähnlichen Aktivitäten in den einzelnen Sektoren einzuschränken, da der Start einer immer größeren Anzahl von Initiativen die Gefahr der "Aktionstags-Müdigkeit" in sich birgt.
5. IST ferner der Auffassung, dass der erwähnte Ansatz die Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten im Geiste der Solidarität um ein gemeinsames Anliegen herum versammeln und für die angeschlossenen Gewerkschaften ebenso wie die ITF eine bessere

Ressourcennutzung bedeuten würde.

6. BESCHLIESST daher, den Vorstand aufzufordern, in Rücksprache mit den ITF-Fachsektionen eine Strategie für die Kampagnenarbeit zu entwickeln, die globale Themen umfassen sollte, und ein Netzwerk nationaler Koordinator/innen aufzubauen, die speziell für die Koordinierung globaler Aktionstage im Verkehr unter zuvor vereinbarten allumfassenden Themen sorgen sollten.

Entschliefung Nr. 4: Internationale Aktionstage

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass Teile des auf dem 39. Kongress der ITF in Neu-Delhi (Indien) erstellten Arbeitsprogramms mit dem Titel "Solidarität mobilisieren" dank der erfolgreichen internationalen Aktionstage, die zum Ausbau von Solidarität und Zusammenarbeit unter den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften beigetragen haben, inzwischen umgesetzt wurden.
2. IST der Überzeugung, dass eine zweite Phase eingeleitet werden muss, um die Verbindungen unter den angeschlossenen Gewerkschaften zu konsolidieren und zu stärken.
3. LÄDT alle angeschlossenen Gewerkschaften ein, die ihnen zur Verfügung stehenden Informationen, insbesondere über Unternehmensverlagerungen und andere Formen des Sozialdumping, mit anderen zu teilen.
4. FORDERT die ITF auf, dieses Informationsnetzwerk zu koordinieren und diese Unternehmensstrategien zu bekämpfen.
5. APPELLIERT an die ITF, das Programm internationaler Aktionstage periodisch in einer Form und mit Themen zu erneuern, die für die Mobilisierung jeder einzelnen Fachsektion sorgen können, um so unsere Ziele zu erreichen.

Entschliefung Nr. 5: Antwort auf den Vormarsch der Logistik in der internationalen Güterverkehrswirtschaft

1. Die Globalisierung der Weltwirtschaft fußt auf den technischen und organisatorischen Kapazitäten des Verkehrs und der Telekommunikation. Ohne die modernen Dienstleistungen der Betreiberunternehmen im Schienen- und Straßenverkehr, der Containerschiffahrtslinien, Fluggesellschaften und anderer Verkehrsunternehmen könnte das globale Wirtschaftssystem nicht funktionieren. Die jüngsten Entwicklungen im Hinblick auf die Liberalisierung des Welthandels und die Globalisierung der Produktion resultierten in einer Reihe von Veränderungen in dem Sektor, vor allem im Be-

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

reich des globalen Gfiterverkehrs.

2. Die jfingsten Entwicklungen im Globalisierungsprozess haben auch weitreichende Folgen ffr die Erwartungen, die an Verkehrsdienste gerichtet werden. Fast jeder wichtige Wirtschaftsbereich in der Welt hat einen rasanten Konzentrationsprozess durchlaufen, an dessen Ende einige wenige grof3e, globale Gesellschaften standen, wobei immer hfufiger "unabhfngige" Betreiber auf Vertragsbasis eingesetzt werden. Auch Marketing und Einzelhandel werden inzwischen von globalen Unternehmen beherrscht. Die Anforderungen an den Verkehr sind heute grf3tenteils definiert durch die Bedfrfnisse der grof3en, globalen Gesellschaften in Bezug auf den Gfiterverkehr. Sie umfassen:

- die Ffhigkeit, das stetig wachsende Volumen des internationalen Handels zu bewflltigen
- die Ffhigkeit zur Bereitstellung von Diensten zu immer niedrigeren Kosten pro Einheit, wodurch die Beschftigten weiter unter Druck geraten
- die Ffhigkeit zur Bereitstellung flexibler, zuverlffssiger, pffnktlicher Liefersysteme im Tfr-zu-Tfr-Verkehr (vor allem angesichts des finanziellen Drucks, die Lagerbestfnde zu verringern, was in zahlreichen Branchen zu einer Ausbreitung der Just-in-time-Produktion fffhrt)
- die Ffhigkeit zur Bereitstellung globaler/regionaler Distributionsnetze ffr Fahr-/Fluggfste und Gfiter
- die Ffhigkeit zur Integration des Betriebs mit der neuen, schnellen Technik des "E-Commerce".

3. All diese Erwartungen erzeugen Druck, dessen Wirkung sich in einigen entscheidenden Entwicklungen in den verschiedenen Bereichen der Verkehrswirtschaft niederschlfgt.

Konzentration in der Wirtschaft

4. Infolge des intensiven Wettbewerbs, ausgelst durch Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung, haben Verkehrsunternehmen selbst ebenfalls einen kontinuierlichen Konzentrationsprozess erlebt, in dessen Verlauf sich eine immer kleinere Zahl immer grf3erer globaler Betreiberunternehmen herausbildete. Fluggesellschaften, denen die in internationalen Abkommen festgeschriebenen Regelungen bezfglich der Eigentumsstrukturen Einschrfinkungen auferlegen, gruppieren sich zu globalen Allianzen, die derzeit etwa 55 Prozent aller Verkehrsflfge kontrollieren. Gleichzeitig verstfarkt sich der Druck, durch eine fnderung der Vorschriften Unternehmenszusammenschliffe in diesem Wirtschaftsbereich zu erleichtern. Schifffahrtsgesellschaften fusionieren (hfufig fber nationalstaatliche Grenzen hinweg), wfhrend gleichzeitig die Containerkonferenzen expandieren. Die zwanzig grf3ten Unternehmen im Bereich der Containerschifffahrt kontrollieren heute 76 Prozent der Weltflotte von Containerschiffen. Globale Terminalbetreiber erfibern die Vormacht in der Hafengewirtschaft, die gegenwfrtig eine

Phase massiver Restrukturierungen durchlffuft. Bahngesellschaften stehen erst am Anfang des Privatisierungs- und Deregulierungsprozesses, doch werden in Europa weitreichende Schritte zur Liberalisierung des Schienengfiterverkehrs unternommen, wfhrend in Nordamerika abzusehen ist, dass zwei Bahngesellschaften den Sektor dominieren werden.

5. Von Fusionen und Allianzen sind aber immer hfufiger nur die so genannten "Kernbereiche" der Unternehmen in der Verkehrswirtschaft betroffen. Ziel ist es dabei, integrierte globale Distributions-, Marketing- oder Streckennetze anbieten zu kffnnen. Selbst in Verkehrsbereichen wie z. B. dem Straf3engfiterverkehr, in dem sich auch in Zukunft fberwiegend kleine Betreiberunternehmen betfftigen werden, werden diese zunehmend die Funktion von Zulieferdiensten fbernehmen oder sich als Konzessionfere der globalen Markennamen betfftigen. Andere Bereiche der Verkehrswirtschaft werden ausgelagert und geraten wiederum unter die Kontrolle globaler Unternehmen, die sich auf die nebeugeordneten Tfftigkeiten im Verkehr spezialisieren.

Logistik: Das integrierte Gfitertransportsystem

6. Der Logistiksektor ist die Antwort auf die neuen Anforderungen an den Verkehr, die von den grof3en Gesellschaften ausgehen, die sich in der Weltwirtschaft etabliert haben. Viele dieser Gesellschaften sind nicht lffnger in der Lage, den fuf3erst komplexen Prozess der kosteneffizienten Bewegung aller Komponenten, Zulieferteile und Endprodukte zwischen den einzelnen Zulieferern, Produktionsstfitten, Distributionszentren und Endkunden zum jeweils richtigen Zeitpunkt zu bewflltigen. Als Konsequenz hieraus gehen die Unternehmen immer mehr dazu fber, ihre so genannte Lieferkette bzw. den Logistikbetrieb auszulagern.

7. Um der daraus resultierenden Nachfrage gerecht zu werden, entsteht eine neue Generation verkehrstrfgerfbergreifender Gfiterverkehrs- und Logistikunternehmen. Diese werden in der Hauptsache von bereits existierenden Verkehrsunternehmen gegrffndet, die sich in andere Bereiche der Verkehrswirtschaft einkaufen. Vor allem Schifffahrtslinien haben erkannt, dass die unternehmerischen Kunden ihrer Verkehrsdienste nicht am Transport von einem Hafen in den nfchsten interessiert sind, sondern an der Lieferung von Tfr zu Tfr. Sie kaufen oder bauen grof3e Internet-Serviceanbieter auf, fber die ihre Kunden elektronischen Zugriff auf ihre Beffrderungsdienste haben und jederzeit verfolgen kffnnen, wo sich die beffrderten Waren zu einem gegebenen Zeitpunkt gerade befinden.

8. Andere Unternehmen, die bereits Logistikdienste anbieten, sind die grof3en Speditionen oder "Integratoren" wie UPS und Federal Express. In dem Ma3e, wie sie kleinere Konkurrenten schlucken, wachsen diese zu im wahrsten Sinne globalen Anbie-

Entschlüsse

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

tern von schnellen Güterverkehrsdiensten und Zulieferketten heran. Sowohl UPS als auch Fed Ex betreiben größere Flugzeugflotten als viele nationale Fluggesellschaften.

9. Die Liberalisierung der Postdienste mit ihren riesigen Distributionsnetzen ist der jüngste dramatische Faktor in der Entwicklung der Logistikunternehmen. Das französische Postunternehmen "La Poste" hat mit DPD neben der britischen Gesellschaft Parceline den führenden privaten Paketdienst Europas aufgekauft. Die niederländische Post kaufte 1996 TNT Worldwide Express. Die Deutsche Post AG hat seit 1997 30 Unternehmen übernommen, darunter Danzas (ein Unternehmensgigant im Bereich Logistik und Spedition) und DHL (die größte grenzüberschreitend tätige Luftfrachtgesellschaft). Im Jahre 2000 unterzeichnete die Deutsche Post World Net eine Luftfracht-Allianz mit Lufthansa. Inzwischen ist Deutsche Post Worldwide Express zu einem der weltweit größten Logistikunternehmen aufgestiegen.

Die Verkehrskette

10. Die Entstehung der verkehrsträgerübergreifenden Logistikunternehmen führt nicht nur zur Restrukturierung der Betreiberunternehmen in der Verkehrswirtschaft, sie zwingt auch Beschlüsse über massive Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur herbei. Ein wachsender Anteil dieser Investitionen wird von privater Hand getätigt. Sie orientieren sich immer weniger an den Bedürfnissen der Volkswirtschaften oder örtlicher Gemeinschaften, sondern vielmehr am Bedarf der internationalen Gesellschaften im Hinblick auf Zulieferketten. Größere Investitionen in Infrastruktur und neue Technologien konzentrieren sich auf globale Verkehrsdrehkreuze. Die Logistik führt dazu, dass die Kluft zwischen Industrienationen und Entwicklungsländern in den Bereichen Verkehr und Kommunikationstechnologie immer größer wird.

11. *Schiffahrtsgesellschaften.* Das "Tür-zu-Tür"-Konzept veranlasste viele Schiffahrtsgesellschaften, sich in multimodale Logistikorganisationen umzuwandeln. Schiffahrtsgesellschaften investieren in eigene Hafen- und Bahnanlagen sowie Lkw-Flotten. Sie kaufen große Internetfirmen auf, um ihre Dienste zu vermarkten, und bieten die Möglichkeit zur Standortbestimmung an, sodass die Kunden jederzeit verfolgen können, wo genau sich die beförderten Waren zu einem gegebenen Zeitpunkt gerade befinden.

12. *Häfen.* Häfen, die sich als Containerdrehkreuze etablieren wollen, investieren in neue Tiefwasserbecken für die neue Generation von Supercontainerschiffen, riesige Containerstapelpätze und den Bau von Distributions- und Logistikzentren im Hafen oder in Hafennähe. Selbst im Binnenland richten Hafenbetreiber Terminals und Containerdistributionszentren ein, so wie sie auch Zentren für den automatisierten Massengutumschlag aufbauen. Bessere Verkehrs-

anschlüsse für die Weiterbeförderung bedeuten, dass die geographische Lage des Hafens selbst immer mehr an Bedeutung verliert.

13. *Zivilluftfahrt.* Ähnliche Entwicklungen wie in den Häfen finden parallel dazu auch an den Flughäfen statt, die seit neuestem ebenfalls Logistikeinrichtungen und Distributionszentren vor Ort anbieten können. Hier wird auf eine Änderung der gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Eigentumsstrukturen bei Fluggesellschaften gedrängt, die es nicht nur transnationalen, sondern intermodalen Unternehmen gestatten würde, als Eigentümer aufzutreten. Die meisten Fluggesellschaften trennen sich von ihren Geschäftsbereichen im Luftfrachtverkehr, die sie unabhängigen Töchtern in dem Sektor übertragen, und gründen eigenständige globale Allianzen im Luftfrachtbereich. Desweiteren gibt es Bestrebungen, allen voran bei Unternehmen wie UPS und Federal Express, den Luftfrachtsektor einem vom Reiseflugverkehr völlig abgetrennten Ordnungsrahmen zu unterstellen, der unter die Bestimmungen des Allgemeinen Abkommens über den Dienstleistungsverkehr (GATS) fallen würde anstatt dem Zuständigkeitsbereich der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zugeordnet zu sein. Damit droht in einem Sektor, in dem alle Aspekte der Sicherheit von größter Bedeutung sind, die Entstehung zweier paralleler Systeme von Regeln und Normen. Letztendlich könnte dies die Normen in dem gesamten Sektor untergraben.

14. *Bahnen.* Die neuen Anforderungen der Logistik, u. a. die Entwicklung regionaler Hafen-/Flughafendrehkreuze, bedeuten für die Bahnen, dass sie sich den neuen Marktbedingungen anpassen müssen. Früher war die Rolle der staatseigenen Bahnen eine reine Carrierfunktion. Heute müssen sie in einer komplizierten Logistikkette neue Funktionen übernehmen, für die von der öffentlichen Hand zu wenig Investitionen zur Verfügung gestellt werden. Die nordamerikanischen Bahnen haben ihren Betrieb durch mehrere Fusionen auf die Situation in dem den ganzen Kontinent umfassenden Markt des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens (NAFTA) eingestellt. Im Dezember 1999 beschlossen die Verkehrsminister der Europäischen Union (EU) die Liberalisierung der Bahnen, um die Schaffung eines transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetzes zu ermöglichen, das neuen "autorisierten" Unternehmen den Zugang zum Schienengüterverkehr öffnen soll. Bislang machen sich diese Entwicklungen vor allem in den Industrienationen bemerkbar, die auf die Bildung regionaler Wirtschaftsgemeinschaften hinarbeiten. Ähnliche Entwicklungen gibt es aber auch in den Transformationsländern (Beispiel: Länder Mittel- und Osteuropas), in denen durch externen Druck eine sehr einseitige liberale Verkehrspolitik betrieben wird.

15. *Straßentransport.* Der Straßentransport wird auch in Zukunft die beherrschende Form des landgebundenen Güterverkehrs sein,

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

gleichzeitig aber auch der Verkehrsträger mit dem niedrigsten gewerkschaftlichen Organisationsgrad, dem geringsten Maß an Arbeitsplatzsicherheit und den gefährlichsten Arbeitsbedingungen. Schnelligkeit und zuverlässige Einhaltung der Lieferzeiten sind unabdingbar. Die Liefernetze müssen nahtlose Anbindungen an das Schienennetz sowie an den See- und Luftverkehr umfassen. Mit zunehmender Komplexität und wachsenden Anforderungen an Just-in-time-Lieferdienste verstärkt sich die Tendenz der Unternehmen, diesen Bereich, für den in der Vergangenheit eine unternehmenseigene Flotte von Lieferfahrzeugen eingesetzt wurde, auf Vertragsbasis an Drittfirmen zu vergeben. Dabei wird häufig bewusst der Einsatz von selbständigen Fahrer/innen favorisiert, wobei sich an der Abhängigkeit der Vertragsfirmen von den Aufträgen des Unternehmens nichts ändert. Diese Entwicklung wird von gewissen internationalen Institutionen wie z. B. der Weltbank unterstützt.

16. *Binnenschifffahrt.* Mit der Ansiedelung einer Reihe von Logistikzentren im Hinterland der Häfen, die über eine Anbindung nicht nur per Schiene oder Straße, sondern auch per Binnenwasserstraße verfügen, fließen der europäischen Binnenschifffahrt neue Verkehre zu. In Regionen, in denen die Infrastrukturkapazität der übrigen landgebundenen Verkehrsträger an ihre Grenzen stößt, wäre es denkbar, dass man versucht, mehr in die umweltfreundliche Binnenschifffahrt zu investieren, die allerdings unter dem zunehmenden Einsatz von Billigflaggen und schlecht bezahlten ausländischen Besatzungen leidet.

17. *Die Beschäftigten in der Verkehrskette.* Privatisierung und Deregulierung sorgen dafür, dass sich die einzelnen Bereiche der Verkehrswirtschaft in einem neuen Umfeld schärfsten Wettbewerbs wiederfinden, von dem enormer Druck auf die Arbeitskosten ausgeht.

18. Die Verkehrskette selbst ist ein weiterer Faktor, der die Beschäftigten unter Druck setzt. Die zunehmende Betätigung von Schiffahrtsgesellschaften im landgebundenen Verkehr ist in hohem Maße auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Kosten im Seeverkehr nicht mehr weiter sinken können. Die Schiffahrtunternehmen, die heute Tür-zu-Tür-Lieferdienste anbieten, wollen diese Einsparungen im landseitigen Beförderungsabschnitt nicht verlieren. Mit ihren Investitionen in den verkehrsträgerübergreifenden Verkehr wollen sie auch die Kosten an Land senken.

19. Mit der Entstehung des verkehrsträgerübergreifenden Logistik-Ansatzes im Verkehr erhöht sich der Druck auf Arbeitsbedingungen, -praktiken und Arbeitnehmerrechte. Beschäftigte bei allen Verkehrsträgern erleben

- ein wachsendes Maß an Automation, um insbesondere die Umkehrzeiten zu verkürzen

- die Aufhebung langjähriger Schutzbestimmungen gegen den Einsatz von Gelegenheitskräften (vor allem in den Häfen)
- zunehmende Arbeitsflexibilität
- wachsenden Druck bei Arbeitszeiten und Schichtsystemen
- massiven Personalabbau
- einen enormen Anstieg der Arbeitsintensität
- zunehmende Angriffe auf gewerkschaftliche Organisationsstrukturen
- starken Druck, die Lohnkosten zu senken
- starken Druck, sich über nationalstaatliche Vorschriften und Gesetze hinwegzusetzen oder dagegen zu verstoßen.

20. Die Restrukturierung der Managementstrukturen im Verkehr und der so wichtige Einsatz neuer Technologien in den Bereichen Marketing, Lagerhaltung und Standortbestimmung im Güterverkehr weist den Tätigkeiten im stationären Bereich der Güterverkehrswirtschaft wachsende Bedeutung zu. Distributionszentren sind zum strategischen Glied in der Logistikkette geworden. Diese Büroarbeiten finden häufig in Callcentern statt und werden oft in der Hauptsache von Frauen ausgeführt. Es handelt sich dabei um Gruppen von Beschäftigten, denen die Gewerkschaften der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft bislang bei der gewerkschaftlichen Mitgliederwerbung noch keine spezielle Aufmerksamkeit gewidmet haben.

21. Die Ausbreitung der Logistik im Güterverkehr macht sich mit ihren Auswirkungen nicht überall in gleichem Maße bemerkbar. In den Entwicklungsländern lassen sich bislang noch nicht viele Konsequenzen erkennen. Dennoch entwickeln sich transnationale, verkehrsträgerübergreifende Logistikunternehmen rasch zur vorherrschenden Kraft im globalen Verkehr mit unvermeidlichen Folgen für Arbeitsplätze und -bedingungen in allen Regionen. Sie sind der Antriebsmotor für den Prozess der Liberalisierung und Deregulierung. Sie verwischen die Abgrenzungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Allerdings ist der Wissensstand ebenso wie das Verständnis in Bezug auf diese neuartige Entwicklung in dem Sektor bei Gewerkschaften und ihren Mitgliedern noch relativ gering. Es besteht dringender Bedarf an umfassenderen Informationen über den in der Entstehung befindlichen Logistiksektor.

Dieser 40. Kongress BEAUFTRAGT die ITF daher,

- sich weiterhin der Privatisierung und Deregulierung zu widersetzen, wo sie sich negativ auf Verkehrsdienste oder die Bedingungen der Verkehrsbeschäftigten auswirken.
- an ihrer Forderung nach einer zentralen Rolle staatlicher Ordnungsmaßnahmen und öffentlicher Politik im Personen- und Güterverkehr festzuhalten.
- eine Strategie zum wirksamen Umgang mit verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsunternehmen zu entwickeln, die ITF-intern

Entschlüsse

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

u. a. einen sektionsübergreifenden Ansatz umfassen muss.

- die angeschlossenen Gewerkschaften über Logistik zu informieren und aufzuklären.
- den Schutz der Beschäftigten, der Fahrgäste und der Öffentlichkeit generell vor einer Untergrabung der Sicherheitsnormen durch den Prozess der wirtschaftlichen Restrukturierung zu gewährleisten.
- sich für eine internationale gewerkschaftliche Koordinierung innerhalb der Logistikunternehmen, u. a. in Zusammenarbeit mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden im Logistiksektor (z. B. UNI), einzusetzen.
- gewerkschaftliche Mitgliederwerbung in Tätigkeitsbereichen, die durch die Entstehung der Logistikunternehmen neu geschaffen werden, z. B. der stationäre Sektor, zu fördern, insbesondere soweit dort vor allem Frauen arbeiten.
- die Solidarität unter den Beschäftigten in der Verkehrskette zu fördern und zu verhindern, dass einzelne Gruppen von Beschäftigten durch die Unternehmensstrategien gegeneinander ausgespielt werden.
- für die Anwendung der Kernarbeitsnormen auf alle Beschäftigten in der Verkehrskette einzutreten.
- die von Unternehmen und internationalen Institutionen verfolgte Strategie des zunehmenden Einsatzes selbständiger Fahrer/innen, Kleinunternehmen oder "informeller" Arbeit als Mittel zur Schwächung der Gewerkschaften in Frage zu stellen.

Entschlüsselung Nr. 6: Veränderungen in der internationalen Gewerkschaftsbewegung – Mit der Gewerkschaftsbewegung auf breiter Basis gemeinsam in die Zukunft

Der 40. Kongress der ITF vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. NIMMT die weitreichenden Veränderungen zur Kenntnis, die sich in der globalen Wirtschaft vollziehen und Herausforderungen, aber auch Gelegenheiten für die Gewerkschaftsbewegung mit sich bringen, und

2. WEISS die wachsende Bewegung zu schätzen, die mehr Unternehmensverantwortung einfordert, u. a. die Respektierung internationaler Verhaltensnormen in sozialen ebenso wie Umweltfragen (durch das globale Kapital, und ihren Niederschlag z. B. in der Erklärung über grundlegende Rechte der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) aus dem Jahre 1998, dem von den Vereinten Nationen 1999 gestarteten globalen Pakt ("Global Compact") und der jüngsten Überarbeitung der Leitlinien für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) findet. In all diesen Rechtsinstrumenten wird Be-

zug genommen auf die Kernarbeitsnormen der IAO, einschließlich der Normen im Hinblick auf Vereinigungsfreiheit, Kinderarbeit, Diskriminierung und Zwangsarbeit.

3. NIMMT auch zur Kenntnis, dass die internationale Gewerkschaftsbewegung unter Führung des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) und der Globalen Gewerkschaftsverbände verstärkt auf eine weit engere Verknüpfung der Schritte zur Liberalisierung des internationalen Handels mit Gütern ebenso wie Dienstleistungen im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) mit der Respektierung der Kernarbeitsnormen der IAO drängt.

4. BEGRÜSST den Gebrauch des Begriffs "globale Gewerkschaften" als Beschreibung aller Organisationen, die gemeinsam die freie, unabhängige und demokratische internationale Gewerkschaftsbewegung ausmachen.

5. BEGRÜSST ferner die auf dem IBFG-Kongress im Jahre 2000 eingeleitete Millennium-Debatte über die Zukunft der Gewerkschaftsbewegung, die darauf abzielt, die internationalen Gewerkschaftsstrukturen und ihre Tätigkeit zehn Jahre nach Ende des Kalten Krieges effektiver zu gestalten, und u. a. die folgenden Aspekte einer Prüfung unterziehen wird:

- gewerkschaftliche Mitgliederwerbung und Stärkung der Strukturen auf nationaler Ebene
- den Umgang mit multinationalen Unternehmen
- die Transformation der globalen Wirtschaft und der Institutionen, die Einfluss auf Entscheidungen nehmen können
- Satzungsfragen und regionale Anliegen
- Kampagnen und Kommunikation.

6. IST der Überzeugung, dass die historischen Gegensätze zwischen den internationalen Gremien, in denen demokratische Gewerkschaften zusammengeschlossen sind, zunehmend überholt wirken.

7. NIMMT die rasche Ausbreitung internationaler Eigentumsstrukturen, der Privatisierung und Deregulierung der Verkehrsunternehmen, den Vormarsch der Logistik, die Verkehrsträger miteinander verknüpft, die Entwicklung multinationaler Unternehmen, die sich in vielen verschiedenen Wirtschaftsbereichen betätigen, und die wachsende Tendenz zur Übertragung von Dienstleistungen, die traditionell von Beschäftigten bei Verkehrsunternehmen erbracht werden, auf Vertragsunternehmen, deren Hauptinteresse möglicherweise in anderen Wirtschaftszweigen, z. B. bei Sicherheitsdiensten oder im Cateringbereich, liegen, zur Kenntnis.

8. NIMMT ferner zur Kenntnis, dass die Gewerkschaften dringend für die gewerkschaftliche Organisation und die Verteidigung der Rechte von schutzlosen/informell Beschäftigten sorgen müssen,

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

die in vielen Ländern zum Teil schon die Mehrzahl der erwerbstätigen Bevölkerung ausmachen und im Straßentransport und der Fischereiwirtschaft einen hohen Anteil der Beschäftigten stellen.

9. BETONT, dass die gewerkschaftliche Organisation der Beschäftigten, der Einsatz ausgefeilterer Instrumente zur Einflussnahme auf das Verhalten von Unternehmen und die Entwicklung wirksamerer internationaler Solidaritätsaktionen – alles Aspekte des Programms "Solidarität mobilisieren" – nur möglich ist, wenn Gewerkschaften in allen Bereichen der Wirtschaft und ihre jeweiligen internationalen Organisationen in enger Partnerschaft und Kooperation tätig werden.

10. UNTERSTÜTZT die Tätigkeit der von der Gruppe der globalen Gewerkschaften eingerichteten Arbeitsgruppe Arbeitnehmerkapital und appelliert an die angeschlossenen Gewerkschaften, darüber nachzudenken, wie Leitlinien und Verhaltenskodexe zur Investitionspolitik genutzt werden können, um im Rahmen internationaler Kampagnen Druck auf private Arbeitgeber ausüben zu können.

11. VERWEIST auf die zahlreichen Beispiele wirksamer internationaler Solidarität der jüngeren Zeit, die immer dann besonders erfolgreich waren, wenn direkte Kommunikation und gegenseitige Unterstützung zwischen den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, den nationalen Gewerkschaftsdachverbänden, der ITF, dem IBFG und anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden gewährleistet waren.

12. NIMMT die fortgesetzten Gespräche zwischen Globalen Gewerkschaftsverbänden zur Kenntnis, die in Zusammenschlüssen und engeren Arbeitsbeziehungen münden.

13. NIMMT darüber hinaus die wichtigen Entwicklungen auf nationaler Ebene zur Kenntnis, in deren Rahmen Gewerkschaften aus unterschiedlichen Branchen, zum Teil unter Einschluss der Gewerkschaften der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft, neue Strukturen schaffen, um sich den Anforderungen der modernen Wirtschaft anzupassen.

14. BETONT die Notwendigkeit engerer Arbeitsbeziehungen unter den ITF-Sektionen für die Auseinandersetzung mit Verkehrs- und Logistikunternehmen.

15. UNTERSTREICHT die Notwendigkeit, die Arbeitsbeziehungen der ITF zum IBFG ebenso wie zu den übrigen Globalen Gewerkschaftsverbänden auszubauen.

16. VERWEIST auf die Bedeutung der Bildung formellerer Strukturen und der Verabschiedung von Grundsatzprogrammen für den

Umgang mit großen Gesellschaften, die sich in der Verkehrswirtschaft betätigen, wobei die Erfahrungen anderer Globaler Gewerkschaftsverbände mit der Erstellung von Rahmenvereinbarungen, der Einrichtung von Unternehmensräten oder Arbeitsgruppen und der Abgabe von Erklärungen seitens großer Arbeitgeber im Hinblick auf die Respektierung des globalen Paktes der UNO, der IAO-Erklärung über die grundlegenden Rechte, der OECD-Leitlinien und anderer relevanter internationaler Rechtsinstrumente genutzt werden sollten.

17. IST der Überzeugung, dass der Ausbau regionaler Systeme des sozialen Dialogs, wie z. B. die aufgrund des EU-Rechts geschaffenen Europäischen Betriebsräte, gefördert werden sollte, wobei jedoch jedem bewusst sein muss, dass dies lediglich Bausteine für den Aufbau der globalen Arbeitnehmersolidarität innerhalb einzelner Unternehmen sein können und keineswegs eine Alternative dazu darstellt.

18. UNTERSTREICHT die Bedeutung enger Beziehungen zu den Globalen Gewerkschaftsverbänden, in denen die Gewerkschaften der Beschäftigten bei den Kunden und Zulieferern der Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen sind, sowie zu denjenigen Globalen Gewerkschaftsverbänden, die Beziehungen zu Unternehmen aufbauen, die sich u. a. im Verkehrssektor betätigen, und verweist insbesondere auf einige Beispiele für derartige Initiativen während der abgelaufenen Kongressperiode, u. a.

- die gemeinsame Tätigkeit mit der Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD) in Zusammenhang mit den Weltbankprogrammen zur Privatisierung und Unternehmensreform, bei der IAO mit Blick auf die Privatisierung kommunaler Dienstleistungen sowie bei der Analyse von Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr;
- enge Kontakte zur Internationalen Union der Lebens- und Genussmittelarbeiter-Gewerkschaften (IUL) sowie zum Union Network International (UNI) im Hinblick auf Fragenkomplexe wie die zunehmende Betätigung von Cateringfirmen und Sicherheitsdiensten als Vertragsunternehmen im Auftrag von Luftverkehrsgesellschaften und anderen Betreiberunternehmen in der Verkehrswirtschaft;
- gemeinsame Anstrengungen mit IUL und UNI im Tourismussektor;
- die Zusammenarbeit mit der Internationalen Föderation von Chemie-, Energie-, Bergbau- und Fabrikarbeiter-Verbänden (ICEM), um Unternehmen im Offshore-Ölsektor zur Anerkennung der Gewerkschaften der Beschäftigten auf Versorgungsschiffen zu bewegen und Mitgliedsgewerkschaften der ICEM bei Arbeitskonflikten solidarische Unterstützung zu gewähren;
- die gemeinsame Tätigkeit mit dem Internationalen Metallgewerkschaftsbund (IMB) in den Bereichen Schiffbau und Verschrottung von Schiffen;

Entschlüsseungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

- den Ausbau der Zusammenarbeit mit dem Internationalen Bund der Bau- und Holzarbeiter (IBBH) sowohl im Hinblick auf Holztransporte für die Papierindustrie auf dem Seeweg als auch auf die Schlüsselrolle des Verkehrs bei Rahmenvereinbarungen.

Dieser 40. Kongress der ITF

- BEKRÄFTIGT seine Unterstützung für die Millennium-Bestandsaufnahme, in deren Rahmen-Vorschläge für die Einrichtung eines Koordinierungsgremiums für die internationale Gewerkschaftsarbeit unterbreitet werden sollten, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Vertretungsstrukturen der nationalen Dachverbände und der einzelnen Wirtschaftszweige in der Bewegung zu schaffen als es in den derzeitigen IBFG-Strukturen gegeben ist, und die ideologischen Gegensätze innerhalb der internationalen Gewerkschaftsstrukturen zu überwinden;
- ERKLÄRT seine nachdrückliche Unterstützung für einen Ausbau der Regionaltätigkeit in Absprache mit den nationalen Dachverbänden und anderen Branchengewerkschaften im Rahmen enger Arbeitsbeziehungen zwischen IBFG und ITF auf gleichberechtigter Basis in allen Regionen, auch in Europa, wo der Europäische Gewerkschaftsbund (EGB) noch engere Arbeitsbeziehungen als bisher zur globalen Ebene der Gewerkschaftsbewegung aufbauen sollte;
- IST der Überzeugung, dass die Fähigkeit zur Bereitstellung effektiver Dienste für die Mitgliedsorganisationen auf nationaler Ebene eine Grundanforderung an effektive Gewerkschaftsstrukturen sein sollte, und unterstreicht, dass die ITF als Vertreterin der besonderen Interessen der Beschäftigten in einzelnen Bereichen der Verkehrswirtschaft derartige Dienste effektiv anbietet. Er spricht sich daher mit Nachdruck für die fortgesetzte Existenz der ITF als eigenständige Organisation aus, die jedoch immer enger mit anderen gewerkschaftlichen Gremien auf nationaler und internationaler Ebene zusammenarbeiten sollte;
- APPELLIERT an die ITF, auf den Abschluss von Rahmenvereinbarungen oder anderen Rechtsinstrumenten mit bedeutenden Verkehrsunternehmen hinzuwirken, die diese zur Einhaltung grundlegender Menschen- und Gewerkschaftsrechte, darunter mindestens die als Kernarbeitsnormen in der IAO-Erklärung über grundlegende Rechte festgeschriebenen Normen, verpflichten, und unterstützt die Schaffung globaler Strukturen in Zusammenarbeit mit anderen globalen Gewerkschaftsverbänden zur Einleitung des Dialogs mit wichtigen transnationalen Verkehrsunternehmen, soweit der Verkehr nur einen Teil des Betätigungsfeldes eines Unternehmens darstellt;
- APPELLIERT an das ITF-Sekretariat, Musterklauseln für den sozial- und umweltverträglichen Gütertransport zu erarbeiten, die von anderen Gewerkschaftsorganisationen bei der Aushandlung von Rahmenvereinbarungen und ähnlichen Instrumenten herangezogen werden können;

- FORDERT alle angeschlossenen Gewerkschaften auf, im Rahmen ihrer nationalen ITF-Koordinierungsausschüsse und/oder ihres nationalen Gewerkschaftsdachverbandes die Aufnahme enger Arbeitsbeziehungen zu prüfen, um neue Gruppen von Beschäftigten, darunter informell Beschäftigte, als Gewerkschaftsmitglieder zu werben, angemessene Bedingungen für den Güter- und Personenverkehr zu schaffen und die Wahrung und den Ausbau der Gewerkschaftsmitgliedschaft ebenso wie der gewerkschaftlich aushandelten Bedingungen der Beschäftigten zu gewährleisten, wenn Dienste auf Vertragsunternehmen übertragen werden;
- APPELLIERT an alle angeschlossenen Gewerkschaften, in gemeinsam mit der ITF organisierten Bildungsprogrammen darüber aufzuklären, welche Mittel und Wege die globale Wirtschaft selbst eröffnet, um Einfluss auf das Verhalten internationaler Unternehmen und nationalstaatlicher Regierungen zu nehmen.

Entschlußung Nr. 7: Volksbewegung zur Neugestaltung des Globalisierungsprozesses

Der 40. Kongress der ITF vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass der Prozess der wirtschaftlichen Globalisierung überall auf der Welt weitreichende Folgen für Beschäftigte, Gemeinschaften und Bevölkerungsgruppen hat. Er führt zur Verschärfung der wirtschaftlichen Ungleichheiten zwischen Arm und Reich innerhalb einzelner Länder ebenso wie zwischen verschiedenen Ländern, einer Reduzierung des Einflusses der Regierungen im Vergleich zum Einfluss von Unternehmen und einem Bedeutungsverlust für öffentliche Dienstleistungen.
2. STELLT fest, dass internationale Finanzinstitutionen wie Weltbank und Internationaler Währungsfonds (IWF) die Privatisierung und wirtschaftliche Liberalisierung mit Hilfe von strukturellen Anpassungsprogrammen aktiv fördern, wobei die Privatisierung von Dienstleistungen und die Einführung des Wettbewerbs unabhängig von den besonderen Gegebenheiten in den betreffenden Ländern oder dem Wunsch demokratisch gewählter Regierungen im Mittelpunkt stehen.
3. STELLT fest, dass sich ein Konsens zugunsten liberalisierter Handelsbeziehungen unter Federführung von Einrichtungen wie der Welthandelsorganisation (WTO) und unterstützt von anderen zwischenstaatlichen Vereinbarungen und Organisationen wie z. B. der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), der Europäischen Union (EU), der Freihandelszone der Amerikas (FTAA) und dem Asiatisch-Pazifischen Wirtschaftsforum (APEC) herausbildet.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

4. STELLT fest, dass diese Entwicklungen demokratische Prozesse auf nationaler und lokaler Ebene unterlaufen, was in weiten Teilen der Öffentlichkeit Besorgnis hervorruft und den Anstoß zur Bildung einer aktiven und breit angelegten internationalen Protestbewegung gegen diese Prozesse gab. Dieser Bewegung gehören Gewerkschaften ebenso wie Umwelt- und andere Interessensgruppen an, die sich gegen die Institutionen wenden, die sie als Antriebsmotoren der Globalisierung betrachten, und in diesem Zusammenhang in Seattle, Prag, Davos, Quebec und anderswo Massenproteste organisierten.

5. STELLT fest, dass Globalisierung und Liberalisierung zum Abbau menschenwürdiger Arbeitsplätze und zu einer Zunahme prekärer und nicht abgesicherter Formen der Beschäftigung führen, die sich gewerkschaftlichem Schutz entziehen, vor allem im Bereich so genannter "informeller Arbeit".

6. STELLT fest, dass speziell im Verkehrssektor durch die Ausbreitung von Selbständigkeit und Auftragsarbeit, die häufig an die Stelle direkter Beschäftigungsverhältnisse treten und vielfach dazu genutzt werden, den Erwerbstätigen Sozialschutz und Gewerkschaftsmitgliedschaft vorzuenthalten, der "informellen Arbeit" Vorschub geleistet wird.

7. STELLT fest, dass die Tätigkeit der Gruppe der globalen Gewerkschaften, zu denen der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG), die ITF und andere Globale Gewerkschaftsverbände zählen, dazu beiträgt, die uneingeschränkte Respektierung der Kernarbeitsnormen bei der Aushandlung internationaler Absprachen über die Liberalisierung des Handels zu gewährleisten und Schlüsselbereiche des öffentlichen Dienstleistungssektors vom Privatisierungs- und Liberalisierungsprozess auszunehmen.

8. NIMMT ZUR KENNTNIS UND BEGRÜSST, dass die ITF bei Institutionen wie der Weltbank mit Nachdruck darauf drängt, gewerkschaftliche Positionen in vollem Umfang zu berücksichtigen.

9. VERWEIST auf die Entwicklungen bei Programm und Tätigkeit der WTO und BEGRÜSST die Bemühungen der ITF, diese Tätigkeit zu beobachten und auf mehr Transparenz zu drängen.

10. VERWEIST auf die Bemühungen des IBFG, im Rahmen seines Dialogs mit diesen Institutionen auf die Umsetzung politischer Strategien zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung hinzuwirken.

11. STELLT fest, dass sich die ITF gemeinsam mit dem IBFG in Foren wie der UN-Kommission für nachhaltige Entwicklung für das Konzept einer nachhaltigen Verkehrswirtschaft einsetzt, die den Be-

dürfnissen der betroffenen Länder und Gemeinschaften im Hinblick auf ihre Entwicklung gerecht wird, hohe betriebliche Sicherheitsnormen erfüllt, Umweltschäden auf ein Minimum reduziert und menschenwürdige Arbeitsbedingungen sowie Arbeitnehmerrechte garantiert.

12. STELLT fest, dass sich die internationale Gewerkschaftsbewegung bei Initiativen zugunsten menschenwürdiger Arbeit sowie der Kernarbeitsnormen engagiert, z. B. der globalen Berichterstattungsinitiative im Rahmen des globalen Pakts ("Global Compact") der Vereinten Nationen, den OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen sowie der Aushandlung von Rahmenvereinbarungen mit multinationalen Unternehmen.

13. ERKENNT, dass sich die Protestbewegung gegen die wirtschaftliche Globalisierung vor allem auf die folgenden Aspekte konzentriert:

- den Verlust der demokratischen Kontrolle über wichtige wirtschaftliche Entscheidungen
- den Abbau öffentlicher Dienstleistungen und die veränderte Rolle des Staates
- die Zunahme des wirtschaftlichen Ungleichgewichts zwischen Arm und Reich
- die Ausbreitung prekärer Formen der Beschäftigung
- die massive Verschuldung und Verarmung der Entwicklungsländer
- die verheerenden Umweltschäden

14. STELLT fest, dass sich ein breites Spektrum von Organisationen, von Umweltgruppen über Verbraucherorganisationen und Initiativen gegen die Armut bis hin zu Menschenrechtsgruppen, Entwicklungsorganisationen für die Dritte Welt und unzähligen anderen Initiativen mit spezifischen Anliegen, an den Protestaktionen beteiligt, und dass diese Bewegung an Stärke gewonnen hat, nachdem es die WTO auf ihrer Konferenz in Doha versäumt hat, einen klaren Zusammenhang zwischen Handels- und Arbeitsnormen herzustellen.

15. ERKENNT, dass im Gegenteil Fristen und detaillierte Verfahren für die Verhandlungen im Hinblick auf das Allgemeine Abkommen über den Dienstleistungsverkehr (GATS) festgelegt wurden.

16. STELLT fest, dass die Gewerkschaften zwar viele Anliegen dieser anderen Organisationen und Demonstranten teilen, aber häufig Ursache hatten, ihnen mit Vorsicht zu begegnen. Im Gegensatz zu Gewerkschaften, die ihr Mandat von ihren Mitgliedern erhalten, fehlt diesen Organisationen zum Teil ein eindeutiges Mandat, und sie sehen in den Gewerkschaften oft nicht mehr als die Vertretung der sehr spezifischen Interessen einer kleinen gesellschaftlichen

Entschlüsse

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Gruppe.

17. ERKENNT allerdings, dass Gewerkschaften und zahlreiche andere Organisationen der sozial fortschrittlich denkenden Anti-Globalisierungsbewegung bei ihrer Kritik am Prozess der wirtschaftlichen Globalisierung in vielen Punkten übereinstimmen, und begrüßt Initiativen wie das Weltsozialforum, das ein breites Spektrum von Organisationen zu einer gemeinsamen Bewegung zusammenfasst.

18. ERKENNT, dass eine Lösung für die wichtigsten gewerkschaftlichen Anliegen vielfach nur durch eine Änderung des allgemeinen politischen Umfelds möglich wird, die ihrerseits nur mit breitem öffentlichen Druck herbeigeführt werden kann.

19. ERKENNT, dass die Gewerkschaften sich um die Bedürfnisse aller Beschäftigten kümmern müssen, die unter den Folgen des wirtschaftlichen Liberalismus leiden.

20. STELLT fest, dass viele angeschlossene Gewerkschaften auf nationaler Ebene in ihren jeweiligen Ländern eng mit einer ganzen Reihe Nicht-Regierungsorganisationen und anderen Interessensgruppen zusammenarbeiten.

21. STELLT fest, dass die ITF bei vielen ihrer eigenen Kampagnen sehr positive Bündnisse mit Einrichtungen außerhalb der Gewerkschaftsbewegung bilden konnte, so z. B. Umweltorganisationen, Verkehrssicherheitseinrichtungen und Menschenrechtsorganisationen.

Dieser 40. Kongress der ITF

- BEKRÄFTIGT daher seine Unterstützung für das Engagement der internationalen Gewerkschaftsbewegung im Dialog mit multinationalen Institutionen wie Weltbank, WTO und OECD, bei dem sie den gewerkschaftlichen Standpunkt in Bezug auf die Folgen der Tätigkeit und Programme dieser Einrichtungen vertritt.
- BEKRÄFTIGT die Notwendigkeit, die Anstrengungen seitens der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften zur Weiterleitung von Informationen über WTO-Themen (im Rahmen der Bildungsarbeit, von Seminaren usw.) zu intensivieren, um den angeschlossenen Gewerkschaften ein angemessenes Verständnis der Auswirkungen der WTO-Politik zu vermitteln und ihnen eine effektivere Teilnahme an den Diskussionen in ihren jeweiligen Ländern zu ermöglichen.
- APPELLIERT an Regierungen und internationale Einrichtungen, Strukturen und Mechanismen zu entwickeln, die eine wirksame gesellschaftliche Kontrolle des Globalisierungsprozesses gewährleisten können.
- BEGRÜSST, wo immer angemessen, die Strategie der Zusammen-

arbeit mit Nicht-Regierungsorganisationen, die gewerkschaftlichen Zielen nahe stehen, und des Aufbaus breit angelegter Bündnisse, um sich aktiven Großkampagnen zur Bekämpfung von Armut und Entmündigung infolge der wirtschaftlichen Globalisierung anzuschließen.

- BEKRÄFTIGT seine Unterstützung für das Konzept der nachhaltigen Entwicklung, einschließlich einer nachhaltigen Verkehrspolitik, bei der demokratische Rechenschaftspflicht im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Entscheidungsprozessen, Konsultation der Gewerkschaften sowie menschenwürdige und sichere Beschäftigung und Respektierung der Menschenrechte als unverzichtbare Elemente anerkannt werden.
- BEGRÜSST mit Nachdruck die Mitwirkung der ITF an der Bewegung zur Kontrolle des Globalisierungsprozesses, z. B. in Form des Weltsozialforums in Porto Alegre, und ihren Aktivitäten ebenso wie die Anstrengungen der globalen Gewerkschaften, gewerkschaftlichen Anliegen im Rahmen der Arbeit des Weltwirtschaftsforums größere Beachtung zu sichern.
- BEFÜRWORTET die Erarbeitung eines Aktionsprogramms in der Zeit bis zum nächsten ITF-Kongress im Jahre 2006, in dessen Rahmen, wo immer angemessen, aktiv darauf hingearbeitet werden sollte, Beziehungen zu Benutzer-, Gemeinschafts-, Umwelt-, Menschenrechts-, Frauen- und anderen Gruppen zu knüpfen, um eine breit angelegte politische Kampagne aufzubauen, die in der Lage ist, eine Vielzahl der Grundannahmen der Regierungen und internationalen Institutionen in Frage zu stellen, die die Grundlage für Strukturanpassung und wirtschaftliche Globalisierung unter Federführung der Industrie bilden.

Entschlüsselung Nr. 8: Mitgliederwerbung unter Beschäftigten im Bereich der informellen und ungesicherten Arbeit

1. Millionen Menschen weltweit stehen in so genannten prekären, ungesicherten oder "informellen" Beschäftigungsverhältnissen, die ein Minimum an Sicherheit und keine Garantie bieten, dass die Betroffenen ausreichend Geld zum Überleben verdienen. In Verbindung mit dem Prozess der Globalisierung war in den vergangenen Jahren ein unglaublicher Zuwachs bei der Zahl der informell Beschäftigten zu verzeichnen. Nach Angaben der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) handelt es sich bei bis zu 50 Prozent aller Arbeitsplätze in städtischen Gebieten fast aller Entwicklungsländer und einem ähnlich hohen Anteil der Arbeitsplätze in einigen Ländern Mittel- und Osteuropas um informelle Tätigkeiten. In den Industrienationen ist der Umfang der informellen Wirtschaft zwar geringer, doch gibt es auch dort Anzeichen für deren Wachstum.

2. Es gibt keine allgemein akzeptierte Definition für informelle Arbeit, sodass häufig Verwirrung darüber entsteht, von welchen Gruppen von Beschäftigten die Rede ist. Wichtig ist die Erkenntnis, dass

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

informelle Arbeit eine Überlebensstrategie für Arbeitnehmer/innen darstellt, wenn Stellen mit gesichertem Einkommen nicht vorhanden sind, und von den Beschäftigten selbst nicht freiwillig gewählt wird.

3. Der Begriff "informeller Sektor" ist irreführend und gefährlich. Er verleitet einige Regierungen dazu, diesen "Sektor" als eigenständigen Wirtschaftsbereich zu behandeln, der gefördert und unterstützt werden muss, da er Arbeitsplätze schafft. Der Begriff kann auch dazu benutzt werden, gewerkschaftliche Organisationsstrukturen und Kollektivverhandlungen zu untergraben.

4. Informelle Arbeit ist in der Regel nicht angemeldet und häufig illegal und entzieht sich den gesetzlichen Vorschriften über soziale Sicherheit und gesetzlichen Schutzvorschriften. Manchmal bedeutet diese Arbeit echte Selbständigkeit oder die Tätigkeit für ein kleines Familienunternehmen, im Verkehr ist sie jedoch häufig gleichzusetzen mit ungesicherten Beschäftigungsverhältnissen oder Aushilfsarbeiten anstelle der unmittelbaren Anstellung durch ein größeres Unternehmen.

5. Nach Überzeugung der ITF sind alle Beschäftigten, die Tätigkeiten im Verkehrssektor verrichten, Verkehrsbeschäftigte und sollten den Schutz der Verkehrsgewerkschaften genießen sowie den gesetzlichen Schutzbestimmungen ebenso wie Kollektivverträgen unterstehen.

6. Gewerkschaften, die sich schwerpunktmäßig bei Kollektivverhandlungen betätigen, müssen über Möglichkeiten nachdenken, wie sie viele Tausend Verkehrsbeschäftigte in Situationen unterstützen können, die sich durch das Fehlen von Kollektivverträgen auszeichnen.

Dieser 40. Kongress der ITF

- NIMMT den raschen Anstieg der Zahl der Beschäftigten mit informeller/ungesicherter Arbeit in fast allen Weltregionen zur Kenntnis, der mit einer rückläufigen Entwicklung bei der Zahl der durch Arbeitsgesetze, Kollektivverhandlungen und Gewerkschaftsmitgliedschaft abgedeckten Arbeitsplätze einhergeht.
- NIMMT zur Kenntnis, dass dieses Problem in Sektoren wie Landwirtschaft, Textil- und Bekleidungsindustrie, Restauration und Handel, in denen Heimarbeit und Arbeit auf der Straße inzwischen weit verbreitet sind, ganz besonders akut ist, dass die Privatisierung der öffentlichen Dienste und die Deregulierung zu seiner Ausbreitung beitragen und dass es auch in Teilen der Verkehrswirtschaft an Bedeutung gewinnt.
- NIMMT zur Kenntnis, dass verbreitete Unsicherheit über die Definition von informeller Arbeit besteht und dass der Begriff in

Wahrheit ein breites Spektrum unterschiedlicher Formen der Beschäftigung abdeckt, die jeweils für den betreffenden Wirtschaftsbereich typisch sind.

- LEHNT den Gebrauch des Begriffs "informeller Sektor" ab und erklärt, dass alle Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft Verkehrsbeschäftigte sind, unabhängig von ihrem Rechtsstatus.
- STELLT fest, dass zahlreiche Arbeitgeber, Regierungen und internationale Finanzinstitutionen in der Schaffung informeller Arbeit ein Mittel sehen, um Sozialschutz zu unterlaufen, Gewerkschaften zu schwächen und die "Arbeitsflexibilität" zu steigern.
- STELLT fest, dass Strukturwandel, Deregulierung und Privatisierung sowie der wachsende Einsatz von Vertragsunternehmen in Industrienationen ebenso wie in Entwicklungsländern zur "Informalisierung" Tausender von Arbeitsplätzen im Verkehr führt, indem zunehmend auf Aushilfs- und "zeitlich befristete" Tätigkeiten zurückgegriffen wird, die von Personen erbracht werden, die häufig nach dem Gesetz als Selbständige klassifiziert werden.
- UNTERSTÜTZT den Kampf aller Verkehrsgewerkschaften für die Erhaltung von Arbeitsplätzen und -bedingungen, für die Unterstellung aller Beschäftigter unter den wirksamen Schutz von Gesetzesvorschriften, Gewerkschaften und Kollektivverhandlungen sowie für eine Aufhebung der Spaltung der Arbeitnehmer-schaft.
- UNTERSTÜTZT Bemühungen um Unterstellung aller Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft, unabhängig von ihrem Rechtsstatus, unter den Schutz der gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen sowie die Anstrengungen der Gewerkschaften, eine Begrenzung des Einsatzes informeller Beschäftigung zu erreichen.
- NIMMT die Anstrengungen von Nicht-Regierungsorganisationen und anderen Interessensgruppen zur Kenntnis, bei der Organisation informell Beschäftigter zu helfen, und unterstützt alle derartigen Anstrengungen, die in bedingungsloser Zusammenarbeit mit der Gewerkschaftsbewegung unternommen werden.
- APPELLIERT an Regierungen, zu gewährleisten, dass gesetzliche Bestimmungen im Hinblick auf grundlegende Arbeitsnormen und Schutzregelungen unabhängig von der Art des Beschäftigungsverhältnisses für alle Beschäftigten gelten.
- APPELLIERT an alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, ihre eigenen Strukturen, Strategien und Arbeitsmethoden einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen, um zu einem Urteil über die Bedeutung der informellen Arbeit in ihrem eigenen Verkehrssektor zu gelangen und mit Hilfe der erforderlichen Maßnahmen zu gewährleisten, dass informell Beschäftigte in der Praxis rechtlichen und gewerkschaftlichen Schutz genießen.
- APPELLIERT an die ITF, die Strategien und Methoden zu prüfen, die von Gewerkschaften und anderen in Verfolgung dieser

EntschlieÙungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Ziele erfolgreich angewandt werden, und Materialien sowie Programme für die Bildungsarbeit zu entwickeln, um den angeschlossenen Gewerkschaften zu helfen.

EntschlieÙung Nr. 9: Globalisierung und Verkehrsbeschäftigte

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada) STELLT fest:

Wesentliches Merkmal der tief verwurzelten Veränderungen, von denen sowohl die Wirtschaft generell als auch speziell Sozialmodelle betroffen sind, ist der enorme Umfang und die Reichweite der Folgen, die sie auf weltweiter Ebene nach sich ziehen.

Die Globalisierung an sich ist ein zweiseitiger Vorgang: Auf der einen Seite können sich daraus neue Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Gleichstellung und zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage von Millionen von Menschen ergeben, während sie auf der anderen Seite zu neuen und noch brutaleren Formen der Ausbeutung, der Abhängigkeit zwischen dem Norden und Süden, geographischen Regionen oder einzelnen Ländern bzw. gesellschaftlichen Gruppen innerhalb dieser Regionen führen.

Die derzeitige Phase der Globalisierung zeichnet sich durch politische und wirtschaftliche Strategien im Geiste des Liberalismus aus: Traditionen, Kulturen und Lebensweisen mussten sich rasch auf die Logik des unregulierten Wettbewerbs einstellen und damit umgehen lernen. Das größere Ungleichgewicht zwischen Ländern, Regionen und Personen ermuntert zur wilden und ausbeuterischen Nutzung von Ressourcen, insbesondere von Bodenschätzen und Umwelt. Die Globalisierung ist Spiegelbild eines sozial unverträglichen und umweltschädigenden Entwicklungsmodell, das sie zugleich stützt, und resultiert im völligen Fehlen gemeinsamer Strategien, Regeln, Vorschriften und grundlegender demokratischer Rechte. Sie behindert eine Ausweitung nachhaltiger Entwicklung ebenso wie die gerechte und gleichmäßige Verteilung von Vorteilen und Chancen, sie kann gewisse Formen der Rezession und dramatische Spannungen zwischen Nationalstaaten auslösen, während sie gleichzeitig neue Formen des Protektionismus, neue Konflikte und nicht wieder gut zu machende Schäden an der natürlichen Umwelt hervorbringt. Den nachteiligen Folgen für die Beschäftigten, insbesondere in der Verkehrswirtschaft, müssen wir positive Werte und konkrete Ziele entgegensetzen und uns diese vorantreiben.

Die oben erwähnte Zweiseitigkeit der Globalisierung zeigt sich insbesondere in den Folgen für das Leben der Frauen. Auf der nördlichen wie auf der südlichen Halbkugel hat die globale Wirtschaft zwar offensichtlich zu einer Zunahme der Berufstätig-

keit unter den Frauen geführt, gleichzeitig aber verstärkt sie die Ungleichheit zwischen den Geschlechtern, insbesondere im Bereich der Teilzeit-, Saison- und Vertragsarbeit, in untypischen Beschäftigungsverhältnissen und bei Aushilfstätigkeiten. Eine aktive Rolle der Frauen in der Arbeitswelt und in der Gewerkschaftsbewegung hat aber gleichzeitig positive Wirkung und Folgen für das materielle und psychologische Wohlergehen der gesamten Familie und hilft im Kampf gegen die Kindersterblichkeit.

Gewerkschaften in aller Welt bemühen sich um die Verteidigung der Interessen der Beschäftigten auf der Grundlage von Werten wie Solidarität und Gleichheit. Aus diesem Grunde müssen sie sich für eine Form der Entwicklung einsetzen, die die persönliche Freiheit erweitert, die Menschen dazu befähigt und in die Lage versetzt, über ihre eigene Zukunft zu entscheiden und ihnen das Recht auf Bildung und lebenslanges Lernen gewährt. Der ausschließlich auf wirtschaftlichen und finanziellen Aspekten basierenden Globalisierung muss die internationale Gewerkschaftsbewegung ihr Streben nach Globalisierung der Einheit der Rechte entgegensetzen.

In der Hoffnung, dass eines Tages im Anschluss an eine neuerliche Kampagne der nationalen Gewerkschaften und der internationalen Verbände wirksame internationale Vorschriften im Hinblick auf soziale, Menschen- und Gewerkschaftsrechte auf regionaler und internationaler Ebene umgesetzt werden, APPELLIERT die ITF an die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, die folgenden Leitlinien auf allen Ebenen ihrer eigenen Organisationsstrukturen, in allen nationalen und internationalen Gremien und Institutionen ebenso wie auf allen Ebenen der Wirtschaft als vordringliches Anliegen voranzutreiben und umzusetzen, um auf diese Weise direkten Einfluss auf die Arbeitsbedingungen im Verkehrswesen zu nehmen und harmonisierte Bereiche zu schaffen, in denen das aus dem Wettbewerb resultierende "Sozialdumping" zurückgedrängt werden kann:

- a) Die persönlichen Rechte, Bürgerrechte, die Rechte der Verkehrsbeschäftigten und alle Rechte, die sich aus dem Arbeitsverhältnis ergeben, sind als unveräußerliche Grundrechte anzusehen.
- b) Der Respekt für den beruflichen und gesellschaftlichen Status der Beschäftigten ist durch Umsetzung aller erforderlichen Maßnahmen zu sichern, um diese Anerkennung in Form beruflicher Zertifizierung oder Lizenzierung als festen Bestandteil des Kulturerbes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und als Instrument zur Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten zu verankern.
- c) Der Schutz vor Risiken, der Schutz der Gesundheit der Beschäftigten vor dem Einfluss schädlicher Einwirkungen und Stress, die Sicherheit der Beschäftigten im Betrieb müssen

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

durch garantierte Erfüllung höchster Ansprüche im Hinblick auf die Gestaltung des sektoriellen Umfelds gewährleistet und die erforderlichen Mechanismen zum Schutz des Lebens der Verkehrsbeschäftigten verabschiedet werden, die im Rahmen ihrer Tätigkeit terroristischen Akten ganz besonders schutzlos ausgeliefert sind.

d) Zur Bestätigung des Mottos "Wachstum ist Freiheit" ebenso wie des Werts der Demokratie muss in Frauen investiert werden, indem Chancengleichheit gefördert, die aktive Mitwirkung an Aktivitäten wie Politik und Gewerkschaftsarbeit erleichtert und ihre Miteinbeziehung in alle gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aspekte des täglichen Lebens gesichert wird.

e) Das Recht auf lebenslanges Lernen als Instrument des persönlichen Wachstums muss erkämpft und als Antriebskraft in der Arbeitswelt, im Kampf gegen Arbeitslosigkeit und gegen den Ausschluss aus dem Produktionszyklus ebenso wie zur Stärkung der Würde und des Selbstwertgefühls der Beschäftigten genutzt werden.

Entschliebung Nr. 10: Internationale Solidarität und Verkehrsbeschäftigte

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf die Bestrebungen der Unternehmen, zunehmend internationalen Charakter zu entwickeln.
2. VERWEIST auf die Tatsache, dass Unternehmen sich durch die Globalisierung ihrer Aktivitäten häufig den in Kollektivverträgen und Arbeitsgesetzgebung festgeschriebenen Beschränkungen auf nationaler und internationaler Ebene entziehen.
3. VERWEIST darüber hinaus auf die zahlreichen Beispiele aus aller Welt, die die Tatsache belegen, dass sich Gewerkschaften mit der Erkenntnis auseinandersetzen müssen, mit Gewerkschaften in anderen Ländern um Arbeitsplätze zu konkurrieren.
4. STELLT fest, dass das internationale Kapital nicht zögert, sich diesen Lohnwettbewerb zu Nutze zu machen.
5. STELLT desweiteren fest, dass die Beschäftigten auf Basis ihrer Bezahlung und ihrer Beschäftigungsbedingungen um Arbeitsplätze konkurrieren, anstatt Gewerkschaftsallianzen gegen Sozialdumping zu bilden.
6. IST der Auffassung, dass der ITF eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Gewerkschaften aus aller Welt zusammenzuführen, um Netzwerke zu studieren und zu schaffen, die dem Ungleichgewicht

zwischen Arbeit und Kapital entgegenwirken sollen.

7. VERTRITT ferner die Auffassung, dass der ITF eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Einfluss auf Politiker in aller Welt zu nehmen, um die Lohnabhängigen in ihrer Fähigkeit zur Bekämpfung des Sozialdumpings zu stärken und zu fördern.

8. IST der Überzeugung, dass eindeutiger Bedarf an vergleichenden Studien über die Differenzen bei der Bezahlung und den Beschäftigungsbedingungen der Verkehrsbeschäftigten in aller Welt besteht.

9. IST ferner der Überzeugung, dass die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften mit Hilfe dieser Erhebungen besser darauf vorbereitet sein werden, sich der Globalisierung und ihren negativen Folgen für Beschäftigungsbedingungen und Arbeitsplätze entgegenzustellen.

10. IST darüber hinaus der Überzeugung, dass es von ebenso großer Bedeutung ist, mit Hilfe derartiger Erhebungen festzustellen, welche Mittel zur Verfügung stehen, um vom Sozialdumping bedrohte Gewerkschaften zu unterstützen – gegebenenfalls durch internationale gewerkschaftliche Solidaritätsaktionen.

11. ERINNERT an den gewerkschaftlichen Treueschwur, den die gesamte Gewerkschaftsbewegung in aller Welt abgelegt hat, sich niemals, unter keinen Umständen, zu einem anderen als dem vereinbarten Preis zu verkaufen, und dass es uns die Einhaltung dieses Treueschwurs ermöglicht, gemeinsam ein menschenwürdiges Leben für alle Mitglieder zu gewährleisten.

12. Der Kongress BESCHLIESST daher,
- a) die ITF-Sektionen aufzufordern, internationale Untersuchungen der Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in ihrer jeweiligen Sektion durchzuführen.
 - b) den Vorstand mit einer Prüfung von Methoden der Kampagnenarbeit zu beauftragen, u. a. dem Einsatz des Internationalen Solidaritätsfonds der ITF sowie anderer Solidaritätsfonds, die gegen Arbeitgeber eingesetzt werden können, die Sozialdumping als Mittel des Wettbewerbs einsetzen.
 - c) die ITF aufzufordern, bis zum 31. Dezember 2003 einen Bericht über ihre Maßnahmen vorzulegen.

Entschliebung Nr. 11: Lohndumping und die negativen Folgen der Globalisierung

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass Wettbewerb auf Grundlage der Arbeits- und Sozialnormen (d. h. Lohndumping) nach wie vor ein Thema ist, mit

Entschliefungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

dem sich zahlreiche Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten, insbesondere in der Schifffahrtswirtschaft, zunehmend aber auch in anderen Wirtschaftsbereichen wie der Zivilluftfahrt, dem Straßentransport und bei den Bahnen, auseinandersetzen müssen.

2. STELLT ferner fest, dass Lohndumping nicht nur im Verhältnis zwischen Verkehrsbeschäftigten aus entwickelten und weniger entwickelten Ländern anzutreffen ist, wie dies allgemein angenommen wird, sondern auch zwischen Ländern mit hohen Lohnkosten und Ländern mit niedrigen Lohnkosten, unabhängig vom Grad ihrer wirtschaftlichen Entwicklung, auftritt und vor allem im Hinblick auf die Europäische Union und andere Wirtschaftsgemeinschaften sowie politische Blöcke von Bedeutung ist.

3. IST der Überzeugung, dass selbst auf Gewerkschaftsseite erhebliche Missverständnisse darüber bestehen, was als Lohndumping anzusehen ist und, daraus resultierend, was die gewerkschaftlichen Anliegen sind, da Sozialdumping häufig fälschlicherweise als fremdenfeindliche Haltung zur Beschäftigung von Ausländer/innen oder Gastarbeiter/innen bzw. deren Zugang zu Beschäftigungsmöglichkeiten dargestellt wird.

4. ERINNERT daran, dass in der auf dem 39. ITF-Kongress in Neu-Delhi (Indien) verabschiedeten Entschliefung Nr. 1 über Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft ganz richtig auf die bedeutenden Anliegen der Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten angesichts der rasch voranschreitenden Globalisierung der Wirtschaft sowie die Folgen des auf Kostenbasis ausgetragenen Wettbewerbs unter den Beschäftigten verwiesen wurde.

5. BESCHLIESST daher den Start einer ITF-Kampagne mit dem Ziel, diejenigen, die die Problemstellung nicht verstehen, aufzuklären und zu beeinflussen und Unterstützung für politische Strategien zu gewinnen, die gewährleisten sollen, dass Beschäftigte nicht aufgrund ihrer Nationalität benachteiligt werden und in den Genuss von Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gelangen, die nicht weniger günstig sind als die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der Beschäftigten, die Staatsbürger des Landes sind, in dem die Arbeit ausgeführt wird, und diese nicht untergraben.

Entschliefung Nr. 12: Globalisierung

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. GIBT seiner tiefen Besorgnis angesichts der zunehmenden Schritte in Richtung auf eine Globalisierung des Handels mit Gütern und Dienstleistungen und des Wachstums transnationaler Ge-

sellschaften/multinationaler Unternehmen Ausdruck, deren Folge letztendlich die Ausbeutung der Beschäftigten ist.

2. STELLT fest, dass transnationale Gesellschaften/multinationale Unternehmen nach wie vor Maßnahmen fordern, die einzig und allein der Gewinnmaximierung dienen, und damit die Notwendigkeit verdeutlichen, kontrollierbare Mindestnormen festzuschreiben, wo immer sich diese multinationalen Unternehmen betätigen.

3. APPELLIERT an die ITF,

a) die Aushandlung von Rahmenvereinbarungen mit Arbeitgebern zu fördern, durch die bis zu einem gewissen Grad einheitliche Bedingungen gewährleistet werden, wobei der Schwerpunkt auf menschenwürdiger Arbeit und angemessenen Arbeitnehmerrechten liegen sollte.

b) die Aktionen der ITF im Rahmen von Kampagnen auf ein breites Spektrum von Taktiken auszuweiten, einschließlich gegebenenfalls die Anprangerung von Unternehmen/Arbeitgebern, die offen gegen Mindestnormen verstoßen und die in den Kernüberkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sowie im IAO-Programm für menschenwürdige Arbeit verankerten Beschäftigungsnormen nicht zur Anwendung bringen.

c) in Zusammenarbeit mit dem IBFG und Gewerkschaften der übrigen Globalen Gewerkschaftsverbände einen internationalen "Tag der Globalisierung" zu organisieren und dafür zu werben, an dem auf die Probleme unserer Mitglieder hingewiesen würde, die tagtäglich mit den einschneidenden Folgen der Globalisierung zu kämpfen haben, und an dem sich alle Sektionen der ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften beteiligen können.

d) zu gewährleisten, dass auf die Missachtung der Menschenrechte von Gewerkschaftsmitgliedern in Zusammenhang mit ihrer gewerkschaftlichen Betätigung durch Unternehmen/Regierungen aufmerksam gemacht und durch Eingaben an die zuständigen Gremien dafür gesorgt wird, dass derartige Verstöße in der Zukunft nicht mehr stattfinden.

e) über eine Zusammenarbeit mit Nicht-Regierungsorganisationen (NGO), die der Gewerkschaftsbewegung wohlwollend gegenüberstehen, nachzudenken, um diese Ziele zu erreichen.

Entschliefung Nr. 13: Mitgliederwerbung im Verkehr

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. NIMMT zur Kenntnis, dass die Globalisierung des Arbeitsmarktes den Bedarf an Beschäftigungsschutz für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft steigen lässt, vor allem wegen der immer beherrschenderen Stellung großer transnationaler Unternehmen.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

2. ERKLÄRT, dass eine bislang beispiellose Kraftanstrengung der Gewerkschaften auf internationaler Ebene erforderlich ist, um diesen Schutz anbieten zu können.

3. NIMMT gleichzeitig zur Kenntnis, dass die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder in den so genannten Industrienationen sinkt und dass der gewerkschaftliche Organisationsgrad vor allem unter Gruppen wie z. B. jungen und Wanderarbeiter/innen niedrig ist.

4. ERKLÄRT, dass die als Antwort auf die Globalisierung des Arbeitsmarktes und die Notwendigkeit einer internationalen Regulierung der Arbeitsbedingungen erforderliche gewerkschaftliche Kraftanstrengung nur dann möglich ist, wenn es uns gelingt, die rückläufige Entwicklung bei den Mitgliederzahlen der Gewerkschaften umzukehren.

5. STELLT daher fest, dass es unbedingt geboten ist, den Zusammenhang zwischen der Notwendigkeit einer internationalen gewerkschaftlichen Kraftanstrengung und der nationalen Gewerkschaftsarbeit klarzustellen, um die Bedeutung der Gewerkschaftsarbeit und einer Gewerkschaftsmitgliedschaft überzeugend darlegen zu können und so neue Mitglieder zu gewinnen.

6. STELLT darüber hinaus fest, dass die Gewerkschaftsarbeit auf örtlicher Ebene, d. h. in den Betrieben, die Interessen der Mitglieder reflektieren und in die nationale und internationale Gewerkschaftsarbeit eingebunden sein muss.

7. STELLT ferner fest, dass Anstrengungen unternommen werden müssen, um jungen und Wanderarbeiter/innen sowie Frauen Gelegenheiten zur Mitarbeit in den Gewerkschaften zu eröffnen, allem voran durch Gewährleistung der Gleichbehandlung und Aufgreifen ihrer besonderen Anliegen.

8. BESCHLIESST,

a) dass die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften auffordern sollte, ihre Gewerkschaftsarbeit auf die internationale Arbeit abzustimmen.

b) dass die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften dringend auffordern sollte, ihre Mitgliederwerbung generell und speziell unter jungen Menschen, Wanderarbeiter/innen und Frauen zu intensivieren.

c) dass die ITF ihre Tätigkeit so gestalten sollte, dass sie den ihr angeschlossenen Gewerkschaften die Mitgliederwerbung erleichtert.

Entschlüsselung Nr. 14: Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest,

a) dass heute mehr Frauen im Verkehrssektor beschäftigt sind als jemals zuvor.

b) dass mehr Frauen als Männer für informelle Arbeiten beschäftigt werden, dass Frauen während der gesamten Dauer ihres gebärfähigen Alters berufstätig sind, und dass Frauen, vor allem jüngere Frauen, mit größerer Wahrscheinlichkeit arbeitslos sind.

c) dass Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft am unteren Ende eines segregierten Arbeitsmarktes anzutreffen sind, nach wie vor schwerpunktmäßig in einigen wenigen Berufen sowie in Positionen beschäftigt sind, in denen sie wenig oder gar keine Autorität ausüben, und weniger verdienen als Männer.

2. STELLT ferner fest,

a) dass immer mehr Frauen Verkehrsgewerkschaften beitreten – sie machen mindestens 12 Prozent der Gesamtzahl der Mitglieder im Verkehrssektor aus – und dass die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft als Gruppe zunehmend komplexe und diversifizierende Strukturen ausweisen.

b) dass Geschlechterperspektiven dessen ungeachtet selten vorrangig behandelt werden und die Anliegen der Frauen bei Kollektivverhandlungen häufig als weniger wichtig zurückgestellt werden.

3. ERKLÄRT,

a) dass die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen infolge des Verkaufs staatseigener und staatlich geführter Dienstleistungsbetriebe ernst zu nehmende Konsequenzen für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft hat, die sich in vielen Sektoren in den Bereich der Aushilfsarbeiten und der informellen Beschäftigung abgedrängt sehen.

b) dass Familienrechte – einschließlich das Recht zur Mutterschaft und auf Stillpausen – in vielen Ländern gesetzlich geschützt sind, dass sie von Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft aber in Wirklichkeit nicht so in Anspruch genommen werden können wie in Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) vorgesehen, oder dass diese Rechte unterlaufen werden.

4. IST der Überzeugung,

a) dass die Gewährleistung umfassender Gewerkschaftsrechte in Einklang mit IAO-Übereinkommen eine Grundvoraussetzung für

Entschliefungen

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

den Schutz des Lebensunterhalts berufstätiger Frauen darstellt.
b) dass Bemühungen um Verbesserungen der Bedingungen für berufstätige Frauen in der Regel auch positive Ergebnisse für ihre männlichen Kollegen haben.

5. BESCHLIESST,

- a) die Fortsetzung einer Entwicklung zu gewährleisten, in deren Rahmen sich Gewerkschaften als Organisationen verstärkt um die Erfüllung der an sie gerichteten Erwartungen einer sich im Wandel befindenden Arbeitnehmerschaft bemühen, indem sie der gewerkschaftlichen Schulung von jungen Arbeitnehmer/innen und Frauen für Führungspositionen ebenso wie der strategischen Planung für vorhandene Führungskräfte besondere Aufmerksamkeit widmen.
- b) die fortgesetzten Anstrengungen der ITF auf dem Gebiet der Bildungsarbeit zu unterstützen und das ITF-Netzwerk für berufstätige Frauen zu stärken sowie den Mitgliedern des Netzwerks die erforderlichen Werkzeuge und Materialien an die Hand zu geben, um einen ständigen Informationsfluss zwischen weiblichen Gewerkschaftsmitgliedern zu gewährleisten.
- c) eine Gendéranalyse über die Folgen der Entstehung regionaler Wirtschaftsgemeinschaften für die Beschäftigung von Arbeitnehmer/innen in der Verkehrswirtschaft zu fordern, um auf deren Grundlage Positionen für künftige Kampagnen im Hinblick auf die Grundrechte der Frauen erarbeiten zu können.
- d) Daten über Verkehrsunternehmen zu sammeln, die sich unverhohlen diskriminierender Praktiken bedienen, und die Unternehmen im Rahmen von Öffentlichkeitskampagnen an den Pranger zu stellen.
- e) den 8. März als Kampagnentag der Globalen Gewerkschaften zu unterstützen und die ITF-Kampagne als Gelegenheit zu nutzen, Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft zu mobilisieren, als Mitglieder zu werben und in die gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen einzubinden.
- f) künftig in der Region weitere Veranstaltungen zu Geschlechterfragen und Anliegen der Jugend zu organisieren, und Männer ebenso wie Frauen einzubeziehen.

Entschliefung Nr. 15: Gewerkschaftsrechte

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass es zu den grundlegenden Menschenrechten zählt, dass "jeder Mensch (...) das Recht auf Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit zu friedlichen Zwecken (hat)" (Artikel 20 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen aus dem Jahre 1948) und dass "die Arbeitnehmer (...) vor jeder gegen die Vereinigungsfreiheit gerichteten unterschiedlichen Be-

handlung, die mit ihrer Beschäftigung in Zusammenhang steht, angemessen zu schützen (sind)." (Artikel 1 des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über das Vereinigungsrecht und das Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949).

2. STELLT desweiteren fest, dass es in Artikel 8 des Internationalen Paktes über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte der Vereinten Nationen heißt:

1. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, folgende Rechte zu gewährleisten:

- a) das Recht eines jeden, zur Förderung und zum Schutz seiner wirtschaftlichen und sozialen Interessen Gewerkschaften zu bilden oder einer Gewerkschaft eigener Wahl allein nach Maßgabe ihrer Vorschriften beizutreten. Die Ausübung dieses Rechts darf nur solchen Einschränkungen unterworfen werden, die gesetzlich vorgesehen und in einer demokratischen Gesellschaft im Interesse der nationalen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer erforderlich sind;*
- b) das Recht der Gewerkschaften, nationale Vereinigungen oder Verbände zu gründen, sowie deren Recht, internationale Gewerkschaftsorganisationen zu bilden oder solchen beizutreten;*
- c) das Recht der Gewerkschaften, sich frei zu betätigen, wobei nur solche Einschränkungen zulässig sind, die gesetzlich vorgesehen und in einer demokratischen Gesellschaft im Interesse der nationalen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer erforderlich sind;*
- d) das Streikrecht, soweit es in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Rechtsordnung ausgeübt wird.*

2. Dieser Artikel schließt nicht aus, dass die Ausübung dieser Rechte durch Angehörige der Streitkräfte, der Polizei oder der öffentlichen Verwaltung rechtlichen Einschränkungen unterworfen wird.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels ermächtigt die Vertragsstaaten des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation von 1948 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts, gesetzgeberische Maßnahmen zu treffen oder Gesetze so anzuwenden, dass die Garantien des oben genannten Übereinkommens beeinträchtigt werden.

3. IST der Überzeugung, dass der Fortbestand freier Gewerkschaften in jedem Lande der Welt von grundlegender Bedeutung ist. Durch Mitgliedschaft in freien Gewerkschaften können Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer menschenwürdige Arbeitsbedingungen schaffen, für deren Erhalt sorgen und sich um eine Verbesserung bemühen.

4. VERURTEILT jede Regierungshandlung, die das wirksame Ar-

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

beiten von Gewerkschaften behindern oder unmöglich machen könnte, insbesondere Einschränkungen des grundlegenden Rechtes aller Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, im Falle eines Konflikts ihre Arbeit zu verweigern. Derartige Einschränkungen treffen das Herz unserer Bewegung und sind völlig unannehmbar.

5. VERURTEILT ferner diejenigen Regierungen, die körperliche Übergriffe auf Gewerkschaftskolleginnen und -kollegen seitens Krimineller, paramilitärischer Einheiten oder des Sicherheits-/ Staatsschutzapparates gutheißen oder dulden. Derartige Angriffe reichen von Einschüchterungsversuchen und gewalttätigen Überfällen bis hin zu Mord, dem Verwerflichsten aller Verbrechen.

6. APPELLIERT an alle angeschlossenen Gewerkschaften, ihre Regierungen durch Kampagnen in ihren jeweiligen Ländern dazu zu bewegen, Sanktionen gegen die Regierungen von Ländern zu verhängen, die derartige Angriffe auf Menschenrechte zulassen.

Entschliebung Nr. 16: Frieden

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERURTEILT die terroristischen Angriffe vom 11. September 2001 in New York und Washington (USA), bei denen zivile Flugzeuge als Waffen eingesetzt wurden, und spricht den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie der Bevölkerung generell, die Opfer dieser erschreckenden Tat wurden, sein tiefstes Beileid aus.

2. BRINGT angesichts der unschuldigen Bürger, die bei Militärationen ums Leben kamen, sein Beileid zum Ausdruck.

3. VERURTEILT gegen das palästinensische Volk gerichtete staatliche Gewalt und Unterdrückung.

4. VERURTEILT gegen israelische Bürger gerichtete terroristische Aktivitäten, einschließlich der Bombenangriffe von Selbstmordattentätern.

5. APPELLIERT an alle Parteien, unverzüglich einen Prozess einzuleiten, der die friedliche Koexistenz eines palästinensischen und eines israelischen Staates gewährleistet.

6. VERWEIST auf die Bedeutung der atomaren Abrüstung und des Weltfriedens, die vom 39. Kongress in seiner Entschliebung über Kernwaffen und Frieden bekräftigt wurde.

7. IST der Auffassung, dass der Teufelskreis von Gewalt und Ge-

engewalt unterbrochen werden muss und dass die ITF und die Gewerkschaftsbewegung sich aktiv bei der Förderung des Friedens engagieren sollten.

8. BESCHLIESST, gegen alle Terrorakte und Kriegshandlungen zu protestieren, die das Leben von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und der zivilen Gesellschaft bedrohen, sich um die Beilegung von Konflikten mit Hilfe gewaltfreier Mittel zu bemühen, und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um in allen Ländern der Welt eine friedliche Gesellschaft zu errichten.

Entschliebung Nr. 17: AIDS

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. WÜRDIGT die bedeutende Rolle der ITF bei der Bekämpfung der HIV/Aids-Seuche.

2. VERWEIST auf die vielfältigen Folgen der HIV/Aids-Pandemie in unseren Betrieben in der Verkehrswirtschaft.

3. ERKENNT, dass Verkehrsbeschäftigte, insbesondere im mobilen Bereich, aufgrund des Charakters ihrer Tätigkeit und ihrer Arbeitsbedingungen einem besonders hohen Ansteckungsrisiko in Bezug auf die HIV/Aids-Seuche ausgesetzt sind.

4. STELLT fest, dass Frauen aufgrund der wirtschaftlichen und sozialen Ungleichheit, der allgemein akzeptierten herkömmlichen Rollenverteilung unter den Geschlechtern und ihrer systembedingt den Männern untergeordneten Position in der Welt der Arbeit einem besonders hohen Infektionsrisiko im Hinblick auf HIV/Aids ausgesetzt sind.

5. STELLT fest, dass die Beschäftigten mehr Zeit am Arbeitsplatz verbringen als zu Hause.

6. VERWEIST auf den schlechten Zustand der Einrichtungen des Gesundheitswesens, die Verkehrsbeschäftigten, insbesondere im mobilen Bereich, während der Arbeit zugänglich sind.

7. IST sich der Tatsache bewusst, dass die rasche Ausbreitung von HIV/Aids in der Verkehrswirtschaft durch nachhaltige Bewusstseinsbildungsprogramme gebremst werden kann, die Information und Aufklärung mit Bemühungen um Überwindung der sozio-ökonomischen Bedingungen verbinden, die dem hohen Ansteckungsrisiko der erwerbstätigen Bevölkerung mit dem HIV-Virus zugrunde liegen.

Entschliefungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

8. ERKENNT, dass der richtige Einsatz von Medikamenten zur Bekämpfung von Retrovireninfektionen lebensverlängernd wirken kann und auch das Leben von HIV/Aids-Infizierten verlängert.
9. STELLT allerdings fest, dass die Kosten von antiretroviralen Medikamenten in den Entwicklungsländern noch immer die finanziellen Möglichkeiten der Menschen überschreiten und diese Medikamente nur schwer erhältlich sind.
10. IST beunruhigt über das Fehlen wirksamer Strategien für den Umgang mit der HIV/Aids-Problematik in den meisten Betrieben.
11. BESCHLIESST,
- a) dass alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, insbesondere die Führungsspitzen, ihre Entschlossenheit zum Kampf gegen HIV/Aids demonstrieren sollten, indem sie Aufklärungs- und Forschungsprogramme unterstützen und alle Informationen sammeln, die der ITF bei ihren Bemühungen im Kampf gegen die Pandemie helfen könnten.
 - b) dass alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in enger Zusammenarbeit mit Arbeitgebern und Regierungen auf die Verabschiedung geeigneter Strategien zum Umgang mit HIV/Aids am Arbeitsplatz hinwirken sollten, um eine Ausbreitung des Virus zu verhindern und infizierte Beschäftigte oder Personen, von denen vermutet wird, dass sie mit HIV/Aids leben, vor Diskriminierung zu schützen.
 - c) dass die ITF alle ihr angeschlossenen Gewerkschaften dringend auffordern und dabei unterstützen sollte, Informations-, Aufklärungs- und Kommunikationskampagnen über Vorbeugungsmaßnahmen gegen HIV/Aids zu intensivieren.
 - d) dass die ITF bei der Formulierung effektiver betrieblicher Strategien zur Vorbeugung von Infektionen, zur Betreuung und Unterstützung Infizierter und zur Gewährleistung eines gesundheitsfördernden Arbeitsumfelds auf Grundlage des IAO-Leitfadens "HIV/Aids und die Arbeitswelt" eine Vorreiterrolle übernehmen und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften zur Aushandlung derartiger Strategien ermuntern sollte. Die Grundsätze der Vertraulichkeit, Nichtdiskriminierung und des Verzichts auf Aids-Tests bei der Einstellung sollten fester Bestandteil derartiger Betriebsprogramme sein.
 - e) dass die ITF Arbeitgeber dazu ermuntern sollte, Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge in ihren eigenen Organisationen zu stärken und zu erhalten, indem sie mehr Ressourcen zur Verfügung stellen und dort, wo es noch keine gibt, Kliniken/Krankenhäuser einrichten.
 - f) dass die ITF an alle Hersteller und Regierungen weltweit appellieren sollte, für die Bereitstellung von antiretroviralen Medikamenten zu erschwinglichen Kosten zu sorgen.
 - g) dass die ITF bei allen Regierungen und Arbeitgebern darauf

- drängen sollte, die zugrunde liegenden arbeitsbedingten Ursachen anzuerkennen, die das Risiko einer HIV-Infektion für Verkehrsbeschäftigte erhöhen – z. B. lange Abwesenheitsperioden von zu Hause –, und gegen diese Ursachen vorzugehen.
- h) dass die ITF die Regierungen auffordern sollte, durch Aufklärung der Bevölkerung dafür zu sorgen, dass die Menschen wissen, wie sie sich selbst und andere vor einer Ansteckung mit HIV schützen können, wobei insbesondere zu berücksichtigen ist, dass das Virus mit größerer Wahrscheinlichkeit von einem Mann auf eine Frau übertragen wird als umgekehrt.
- i) dass die ITF bei Regierungen mit größtem Nachdruck darauf drängen sollte,
- 1) ein Ausbildungsniveau für Frauen zu gewährleisten, aufgrund dessen sie eine gut bezahlte Arbeit finden, damit sie zur Sicherung ihres Lebensunterhalts nicht auf einen infizierten männlichen Partner angewiesen sind.
 - 2) den Zugang zu diesen Arbeitsstellen ungeachtet eventuell durch die patriarchalische Einstellung von Männern aufgeworfener Hindernisse zu sichern.

Entschliefung Nr. 18: Künftige Struktur und Tätigkeit der ITF in den Amerikas

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass der Beschluss der 1. Interamerika-Konferenz der ITF vom 14. bis 16. Juli 1998 in Miami (USA) bezüglich der Schaffung einer ITF-Struktur für die Region Interamerika aufgrund der von einigen angeschlossenen Gewerkschaften in Nordamerika vorgetragenen Bedenken bislang noch nicht umgesetzt wurde.
2. BEGRÜSST die vom Interamerika-Büro der ITF in Rio de Janeiro (Brasilien) geleistete Arbeit im Zusammenhang mit dem Angebot von Betreuungsdiensten für alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Nord- und Lateinamerika und appelliert an das Büro, seine Arbeit zur Förderung bilateraler Kontakte zwischen angeschlossenen Gewerkschaften in der gesamten Region fortzusetzen.
3. IST der Überzeugung, dass das Ziel einer integrierten Interamerika-Struktur angesichts des wachsenden Drängens der Regierungen in der Region auf engere wirtschaftliche Integration, insbesondere im Rahmen der Freihandelszone der Amerikas, nach wie vor gerechtfertigt ist.
4. APPELLIERT an die ITF, sich um den Aufbau engerer Beziehungen zwischen den Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten und Kanada einerseits und den Gewerkschaften in Lateinamerika und

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

der Karibik andererseits zu bemühen.

5. GIBT der Hoffnung Ausdruck, dass sich der ITF angeschlossene Gewerkschaften in den USA und Kanada gegebenenfalls an künftigen Aktivitäten in Lateinamerika und der Karibik, einschließlich der Sektionsarbeit, ebenso beteiligen werden wie an Sitzungen des Regionalausschusses Lateinamerika/Karibik, um langfristig eine interamerikanische Regionalstruktur zu schaffen.

Entschliebung Nr. 19: Wohlfahrtsfonds

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass der Internationale Wohlfahrts-, Hilfs- und Sozialfonds der Seeleute der ITF ("ITF-Wohlfahrtsfonds") von der ITF in Einklang mit Artikel XIII, Abs. 1 der ITF-Satzungen eingerichtet wurde, in dem es heißt:

2. "Die in der Einleitung dieser Satzungen aufgeführten Fachsektionen befassen sich mit den besonderen Problemen der betreffenden Transportbereiche, Industrien und Dienste. Der Vorstand ist befugt, weitere solche Sektionen oder Sonderabteilungen zu gründen sowie spezielle Fonds für sie zu bilden oder vorzusehen, falls er dies für erforderlich hält, um die den Mitgliedsorganisationen angebotenen Dienste zu verbessern beziehungsweise die fachgemäße Behandlung bestimmter Fragen oder Probleme zu ermöglichen. Der Vorstand ist befugt, die Aufgaben dieser Sektionen und Abteilungen festzulegen und allgemeine Richtlinien in Bezug auf ihre Tätigkeit zu erteilen."

3. STELLT ferner fest, dass der ITF-Vorstand im Juli 1980 Statuten für die Tätigkeit des ITF-Wohlfahrtsfonds erarbeitet hat, denen zufolge der Fonds für die folgenden Zwecke genutzt wird:

- a) die Finanzierung einer jeden vom ITF-Vorstand genehmigten Tätigkeit zwecks Förderung und Schutz der Interessen der Seeleute allgemein oder von Gruppen von Seeleuten oder zwecks Unterstützung individueller Seeleute oder ansonsten des Schutzes oder der Förderung der Interessen der Seeleute auf wirtschaftlichem, sozialem, beruflichem, bildungsmäßigem und kulturellem Gebiet, mit allen Mitteln, die der Vorstand nach eigenem Ermessen beschließt; und
- b) die Zahlung von Geldern an die ITF-Sonderabteilung der Seeleute zwecks Finanzierung der Tätigkeit dieser Abteilung;
- c) die Gewährung von Spenden an eine Wohltätigkeitseinrichtung für Seeleute, die vom Vorstand gebildet worden ist und von diesem kontrolliert wird.

4. STELLT ferner fest, dass der Fair-Practices-Ausschuss (FPC), dem Vertreter/innen der ITF-Seeleutesektion und der Sektion Häfen an-

gehören, laut den Statuten des ITF-Wohlfahrtsfonds berechtigt ist, bezüglich der Ausübung der Vorstandsvollmachten gemäß dieser Statuten Ratschläge oder Empfehlungen an den ITF-Vorstand zu richten, und dass ebenfalls laut den Statuten mit Ausnahme der Deckung der Verwaltungskosten des Fonds, die dem Fonds anzu-lasten sind, die das Guthaben des Fonds bildenden Gelder oder Vermögenswerte nur für die in den Statuten definierten Zwecke des Fonds ausgegeben werden dürfen.

5. GRATULIERT der ITF, die durch die von ihr ausgeübte Kontrolle über den Wohlfahrtsfonds sicherstellen konnte, dass den Seeleuten heute eine umfangreiche Ressource zur Verfügung steht, die u. a. die erforderlichen Voraussetzungen für ein einzigartiges globales Solidaritätsnetzwerk und einen Hilfsmechanismus für die schutzbedürftigste Gruppe von Transportarbeitern schafft.

6. BEGRÜSST die Entscheidungen des Vorstands, in begrenztem und klar definiertem Umfang auch anderen Beschäftigten im maritimen Sektor, wie z. B. den Mitgliedern in den Sektionen Häfen, Binnenschifffahrt und Fischereiwirtschaft, Unterstützung aus dem Wohlfahrtsfonds zu gewähren.

7. BEKRÄFTIGT erneut die vom Vorstand verabschiedeten Statuten und die Erhaltung des Wohlfahrtsfonds als eigenständige Einrichtung, die den Interessen der Seeleute dient.

8. SPRICHT sich dringend für die Fortsetzung der Konsultationen mit dem FPC in allen Fragen im Zusammenhang mit der praktischen Tätigkeit und den Ausgaben des Wohlfahrtsfonds aus.

Entschliebung Nr. 20: Schifffahrt

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf die anhaltende Bedeutung des Seeverkehrs für das Wachstum des Welthandels: Mehr als 90 Prozent der Güter (nach Tonnage) werden noch immer auf dem Seeweg befördert, und es ist nicht zu erwarten, dass sich dies in der absehbaren Zukunft grundlegend ändern wird.

2. VERTRITT die Auffassung, dass viele Länder noch weitere Anreize zur Beförderung eines größeren Teils ihres Binnenhandels per Schiff – sei es in der Küstenschifffahrt, auf Flüssen oder Kanälen – geben und so die Verkehrsüberlastung der Straßen, Luftverschmutzung und andere Umweltschäden reduzieren könnten. Die daraus resultierende Zunahme des Schiffsverkehrs würde eine willkommene Verbesserung der Beschäftigungsaussichten für die

Entschliefungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Beschäftigten in unserem Wirtschaftsbereich bedeuten.

3. IST jedoch beunruhigt darüber, dass es zu vielen Schiffahrtsgesellschaften gestattet ist, bei ihrer Beschäftigungspolitik diskriminierende Praktiken zur Anwendung zu bringen. Die Heuern, die sie den Seeleuten an Bord ihrer Schiffe zahlen, sind nicht vergleichbar mit den Löhnen anderer Gruppen von Verkehrsbeschäftigten in ihren eigenen Ländern. Seeleuten aus anderen, ärmeren Ländern, zahlen sie niedrigere Heuern und beuten so die wirtschaftliche Bedürftigkeit dieser Seeleute aus.

4. BEDAUERT derartige Praktiken und appelliert an alle angeschlossenen Gewerkschaften, sich im Rahmen einer Kampagne für Mindestnormen einzusetzen, die für eine Verbesserung von Bezahlung und Bedingungen sorgen, und den Vorteilen, die diese unlauteren und ausbeuterischen Praktiken für die Arbeitgeber mit sich bringen, ein Ende zu setzen.

Entschliebung Nr. 21: ITF-Musterkollektivvertrag

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. ERINNERT daran, dass der ITF-Musterkollektivvertrag im Rahmen der 1948 auf dem ITF-Kongress in Oslo (Norwegen) gestarteten ITF-Kampagne gegen Billigflaggenschiffe von Anfang an ein wichtiges Instrument im Kampf gegen Billigflaggenschiffe war, indem er für eine Anhebung der Besatzungskosten sorgte; auf diese Weise konnte eine große Zahl der betroffenen Schiffe zur Rückkehr unter die Register der Länder der nutznießenden Eigentümerschaft bewegt werden.

2. NIMMT zur Kenntnis, dass die Zahl der geltenden ITF-Musterkollektivverträge drastisch zurückgegangen ist und derzeit nicht mehr als 92 von insgesamt etwa 5.000 Verträgen ausmacht.

3. VERWEIST auf frühere Diskussionen des Fair-Practices-Ausschusses (FPC) und seiner Untergremien über die Unterzeichnung von Verträgen durch der ITF angeschlossene Gewerkschaften und ITF-Inspektor/innen im Rahmen von Arbeitskampfmaßnahmen oder aufgrund der Androhung von Arbeitskampfmaßnahmen.

4. VERWEIST ferner auf die vom ITF-Fair-Practices-Ausschuss auf seiner Sitzung vom 3. bis 5. Juli 1996 bekräftigte Position der Untergremien des ITF-FPC, wonach im Rahmen von Arbeitskampfmaßnahmen oder bei Androhung von Arbeitskampfmaßnahmen im Regelfall der ITF-Musterkollektivvertrag zur Anwendung kommen soll, während die/der betreffende Inspektor/in bzw. Gewerkschaft/en nach Rücksprache mit dem ITF-Sekretariat nur dann einen anderen (aber ebenfalls annehmbaren) Vertrag als den ITF-

Musterkollektivvertrag unterzeichnen darf/dürfen, wenn ein ITF-Musterkollektivvertrag nicht durchgesetzt werden kann.

5. STELLT fest, dass gemäß dem Grundsatzpapier zur Billigflaggenpolitik "Von Oslo nach Delhi" und darin speziell dem Abschnitt über die ITF-Konsultationsverfahren im Zusammenhang mit der Unterzeichnung von Verträgen für Billigflaggenschiffe in Situationen wie den oben beschriebenen in der Regel nur ein ITF-Musterkollektivvertrag unterzeichnet werden sollte.

6. NIMMT mit tiefer Beunruhigung zur Kenntnis, dass die Unterzeichnung von ITF-Musterkollektivverträgen zur Ausnahme geworden ist, während die Unterzeichnung von Gesamtbemannungskosten(TCC)-Verträgen weit unter dem Niveau des ITF-Musterkollektivvertrages zur Norm wurde, sodass die Reeder zum Ausflaggen ermuntert werden, was sich wiederum negativ auf die Beschäftigungsmöglichkeiten der Seeleute in traditionellen Schiffahrtsnationen auswirkt.

7. BEKRÄFTIGT die geltende ITF-Politik gemäß der entsprechenden Passage der "Politik von Delhi" und ist der festen Überzeugung, dass der ITF-Musterkollektivvertrag, der in der Vergangenheit beim Kampf gegen Billigflaggenschiffe gute Dienste geleistet hat, wieder stärker in den Vordergrund treten und jeweils dann gelten sollte, wenn ein ITF-Vertrag aufgrund von Arbeitskampfmaßnahmen – Boykott oder Androhung derartiger Maßnahmen – abgeschlossen wird.

Entschliebung Nr. 22: Bemannungsagenturen in der Schiffahrt

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada) STELLT fest,

1. dass die Internationalisierung des Arbeitsmarktes im maritimen Sektor inzwischen in vielen Ländern ein gefestigtes und strukturbedingtes Phänomen darstellt.

2. dass die Bemannungsagenturen zur Vermittlung von Beschäftigten im maritimen Sektor das wichtigste internationale Instrument zur Lenkung und Kontrolle des Arbeitsmarktes sind.

3. dass diese Agenturen insbesondere in den Ländern, die das Gros der Arbeitskräfte stellen, in vielen Fällen von skrupellosen Abenteurern betrieben werden, die von den Beschäftigten die Zahlung hoher Geldbeträge verlangen, um ihre Vermittlung zu garantieren.

4. dass Wechselkurse oder zweifelhafte, nicht von der ITF genehmigte Versicherungsprämien bzw. Ausbildungsprogramme sehr oft als Vorwand für diese ausbeuterischen Praktiken genutzt werden.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

5. dass diese Bemannungsagenturen in den meisten Fällen innerhalb kurzer Zeit auftauchen und wieder verschwinden, sodass es den Beschäftigten unmöglich ist, den Grundsatz der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers durchzusetzen.

6. dass die nationalstaatlichen Regierungen in vielen Fällen die schmutzigen Geschäfte der Bemannungsagenturen decken und von dieser Komplizenschaft in unterschiedlicher Weise profitieren.

APPELLIERT an die ITF,

7. bei den zuständigen internationalen Instanzen und Organisationen ein Verbot jedweder Form der Ausbeutung, ungesetzlicher Gewinnerwirtschaftung und wirtschaftlicher Vorteile durch die Vermittlung von Beschäftigten im maritimen Sektor zu beantragen.

8. die ihr angeschlossenen Gewerkschaften aufzufordern, sich im Rahmen einer Kampagne dafür einzusetzen, dass diese Form der Unterdrückung von Beschäftigten im Rahmen der nationalstaatlichen Rechtssysteme als strafrechtlicher Tatbestand behandelt wird.

9. die Gewerkschaften in aller Welt uneingeschränkt zu unterstützen, die Maßnahmen zur Anhebung der Lohn- und Arbeitsbedingungen auf Weltniveau ergreifen und die Sklavenarbeit bekämpfen, durch die die Lohn- und Arbeitsbedingungen weltweit untergraben werden.

10. bei den zuständigen internationalen Instanzen und Organisationen die Erarbeitung eines konkreten internationalen Übereinkommens zur Regulierung der Tätigkeit von Bemannungsagenturen zu beantragen, in dem legale und illegale Praktiken, Mindestnormen für ehrenhaftes und professionelles Verhalten sowie der Grundsatz der mit den Reedern geteilten Verantwortung in Fragen hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer/innen im maritimen Sektor festgeschrieben sind.

Entschliebung Nr. 23: Gesundheit und Sicherheit an Bord von Schiffen

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. WÜRDIGT die vom Schifffahrtssicherheitsausschuss der ITF-Seeleutesektion bereits unternommenen großen Anstrengungen im Hinblick auf die von uns allen akzeptierte Notwendigkeit, seitens unserer internationalen Organisation höchste Anforderungen an alle Schiffe und einheitliche Regelungen für die Sicherheit der Seeleute zu gewährleisten. Wir verweisen ferner auf die Notwendigkeit

von Anstrengungen zur Gewährleistung gewisser Normen für den Arbeitsschutz auf Schiffen entsprechend den internationalen Anforderungen in Bezug auf landgestützte Arbeiten.

2. VERWEIST auf die Tatsache, dass Hochseeschiffe ein extremes Arbeitsschutzrisiko für die Seeleute und ein Umweltrisiko für die Umgebung darstellen und dass wir daher intensiv auf eine Verbesserung der Sicherheit auf See ebenso wie der vorbeugenden Arbeitsschutzmaßnahmen an Bord aller Schiffe hinarbeiten müssen.

3. STELLT fest, dass zum Schutze der Gesundheit aller Personen an Bord negative Einflüsse und nicht zu rechtfertigende Bedingungen abgewendet werden müssen. Die schädlichen Folgen gefährlicher Chemikalien, von Lärm, des Hebens schwerer Lasten und der Arbeit bei extremen Temperaturen müssen so weit wie möglich unterbunden werden, während das Unfallrisiko auf ein absolutes Minimum zu reduzieren ist.

4. BESCHLIESST, dass die Besatzungen an Bord aller Schiffe eine Mindestausbildung in vorbeugenden Maßnahmen des Arbeitsschutzes erhalten müssen.

5. BESCHLIESST ferner,

a) darauf hinzuwirken, dass auf allen Schiffen ein Arbeitsschutzgremium eingerichtet wird, das Regeln zum Schutz vor Arbeitsunfällen und einem sicherheitsgefährdenden Arbeitsumfeld vereinbaren sollte.

b) darauf zu drängen, dass die Arbeitsorganisation an Bord des Schiffes so aufgebaut sein sollte, dass die Schiffsführung auch für den Arbeitsschutz und die Sicherheit zuständig ist. Aus dem Kreise der Seeleute sollte ein Sicherheitsbeauftragter gewählt werden, der in Zusammenarbeit mit der Schiffsführung den Arbeitsschutzausschuss an Bord bildet.

c) die leitenden Gremien der ITF aufzufordern, diesen Anstrengungen bei allen organisatorischen Angelegenheiten in der Zeit bis zum nächsten ITF-Kongress Vorrang einzuräumen.

Entschliebung Nr. 24: Personen in Seenot

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass es für Seeleute seit langem üblich ist, Personen in Seenot zu helfen und dies ein Grundsatz des internationalen Gewohnheitsrechts wurde, der im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) und im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) ausdrücklich geregelt ist.

EntschlieBungen

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

2. STELLT darüber hinaus fest, dass die internationalen Übereinkommen Schiffskapitäne ausdrücklich verpflichten, Personen in Seenot zu helfen.
3. STELLT desweiteren fest, dass die IMO ein Internationales Übereinkommen über maritime Such- und Rettungsdienste (SAR) 1979 verabschiedet hat.
4. ERKLÄRT, dass ein Such- und Rettungseinsatz erst dann beendet ist, wenn die Person(en) in Seenot sicher an Land gebracht wurde(n), und die diesbezüglichen internationalen Übereinkommen die Staaten verpflichten, darin einzuwilligen, dass die betreffenden Personen in dem am besten geeigneten Hafen an Land gebracht werden, wobei die spezifischen Umstände in jedem Einzelfall zu berücksichtigen sind.
5. ERKLÄRT ferner, dass der Status von Personen in Seenot erst im Nachhinein festgestellt werden kann und dann nur durch die zuständigen Behörden, nicht durch die Seeleute.
6. BEDAUERT die Tatsache, dass die althergebrachte Tradition der Hilfeleistung für Personen in Seenot, die ausdrücklich im internationalen Recht festgeschrieben ist, durch die Machenschaften der australischen Regierung im Falle der MS TAMPA in Frage gestellt wurden, die sich aus wahltaktischen Überlegungen dazu verleiten ließ, sich über die Bestimmungen des geltenden internationalen Rechts hinwegzusetzen.
7. BEDAUERT ebenso die Tatsache, dass die australische Regierung durch ihr Handeln Leben gefährdet.
8. BEDAUERT desweiteren Berichte, denen zufolge die Kommunikation zwischen der Besatzung der TAMPA, der Maritime Union of Australia (MUA) und der ITF von staatlichen Stellen in Australien überwacht wurde.
9. ERKENNT drei klar voneinander abgegrenzte Fragenkomplexe, die durch den Fall der MS TAMPA aufgeworfen wurden und jeder für sich behandelt werden sollten:
 - a) Schleusung von Migranten auf dem Seeweg
 - b) Personen in Seenot
 - c) die amtliche Erfassung aus Seenot geretteter Personen.
10. VERTRITT die Auffassung, dass der Themenkomplex Schleusung von Migranten auf dem Seeweg in dem jüngst verabschiedeten Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen grenzüberschreitende organisierte Kriminalität und dem dazugehörigen Protokoll gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See-

und Luftweg behandelt wird.

11. VERTRITT ferner die Auffassung, dass das Internationale Übereinkommen über Such- und Rettungsdienste das Thema Personen in Seenot abdeckt und dass Such- und Rettungseinsätze in dem Moment beginnen, in dem ein Notruf abgesetzt wird, und erst dann beendet sind, wenn die gefährdeten Personen an Land gebracht wurden. Darüber hinaus sollte von Seeleuten nicht erwartet werden, dass sie eine Entscheidung über den Status der von ihnen geretteten Personen treffen.
12. VERTRITT desweiteren die Auffassung, dass die Entscheidungsvollmacht des Kapitäns im Hinblick auf den am besten geeigneten Hafen angesichts der zahlreichen zu berücksichtigenden Faktoren auf jeden Fall gewährleistet sein muss, da die Personen vor Ort am besten in der Lage sind, eine solche Entscheidung zu treffen.
13. VERTRITT die Auffassung, dass die amtliche Erfassung geretteter Personen in Situationen, bei denen es um eine große Zahl von potentiellen Asylbewerber/innen geht (die sich möglicherweise auf der Flucht vor Verfolgung oder Folter befinden und daher aufgrund der diesbezüglichen internationalen Rechtsinstrumente Anspruch auf politisches Asyl haben), am besten durch die Einrichtung eines übergreifenden Koordinierungsgremiums der Unterorganisationen der Vereinten Nationen zu behandeln wäre, in dem der UN-Hochkommissar für Flüchtlinge (UNHCR) vertreten sein und eine zentrale Rolle spielen sollte.
14. VERURTEILT auf das Schärfste die Maßnahmen der australischen Regierung im Falle der MS TAMPA ebenso wie einige ihrer Vorschläge aus jüngerer Zeit, die die Umsetzung der völkerrechtlichen Vorschrift weiter erschweren könnten, aufgrund derer Schiffe verpflichtet sind, Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen.
15. APPELLIERT an die ITF, ihre guten Beziehungen zu den einzelnen internationalen Organisationen dazu zu nutzen, die uneingeschränkte Umsetzung der relevanten internationalen Übereinkommen zu gewährleisten und dafür Sorge zu tragen, dass Hafen- und Küstenstaaten ihrer Verpflichtung nachkommen, aus Seenot erretteten Personen das An-Land-Gehen zu gestatten. In diesem Zusammenhang könnte es erforderlich sein, die Auslegung des IMO-SAR-Übereinkommens zu klären, um sicherzustellen, dass allen Beteiligten bekannt ist, wann ein Such- und Rettungseinsatz beginnt und wann er beendet ist. Dabei sollte der grundsätzliche Charakter der Entscheidungsvollmacht des Kapitäns erhalten bleiben, allerdings in Rücksprache mit dem SAR-Einsatzzentrum.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Entschliebung Nr. 25: Piratenunwesen und bewaffnete Überfälle auf Handelsschiffe

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST mit Sorge auf die anhaltend hohe Zahl von Piratenüberfällen und bewaffneten Überfällen auf Handelsschiffe in aller Welt und die jüngsten Statistiken, die eine steigende Zahl von Schiffsentführungen und eine deutliche Zunahme der Gewalt gegen Seeleute ausweisen.
2. VERTRITT die Auffassung, dass diese Statistiken einen Beleg für die ernst zu nehmende Bedrohung der Sicherheit und der Meeresumwelt darstellen und uns vor weitreichende strategische, politische und wirtschaftliche Konsequenzen stellen.
3. VERURTEILT gewisse Küstenstaaten, die es versäumen, für den wirksamen Schutz der Schiffe, die ihre Häfen und Gewässer benutzen, zu sorgen, ebenso wie Reeder, die es versäumen, die Seeleute an Bord ihrer Schiffe wirksam zu schützen.
4. VERTRITT die Auffassung, dass die Kosten für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen nicht als Belastung, sondern als Investitionen angesehen werden sollten.
5. RUFT die Reeder auf, in Einklang mit der ITF-Politik über Piratenunwesen und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen und insbesondere zu gewährleisten, dass zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden, um illegales Entern zu verhindern, sowie dafür Sorge zu tragen, dass ihre Schiffe in besonders gefährdeten Gebieten über eine ausreichende Besatzungsstärke verfügen, und zu gewährleisten, dass die Besatzungsmitglieder dazu in der Lage sind, ihre routinemäßigen Aufgaben zu erfüllen und zusätzliche Aufgaben als Ausguck, auf Patrouillengängen und zur Gewährleistung der Sicherheit zu übernehmen.
6. APPELLIERT an alle Küstenstaaten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrssicherheit in den ihrer Rechtssprechung unterstehenden Gewässern zu gewährleisten.
7. APPELLIERT an die Industrienationen, ihre Hilfe und Unterstützung für die Entwicklungsländer zu verstärken und in Einklang mit der ITF-Politik über Piratenunwesen und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe alle sonstigen geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die moderne Schifffahrtswirtschaft von dieser Geißel zu befreien.

Entschliebung Nr. 26: Dreigliedrige IAO-Gruppe hochgestellter Vertreter/innen Arbeitsnormen im maritimen Sektor

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. ERINNERT daran, dass aufgrund der im Rahmen der 29. Sitzung des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) vom 22. bis 26. Januar 2001 getroffenen "Genfer Vereinbarung" ein neues Normgebungsverfahren im Rahmen der IAO eingeleitet wurde, das auf die Verabschiedung eines Rahmenübereinkommens abzielt, in das alle vorhandenen internationalen Arbeitsnormen der IAO für den maritimen Sektor einfließen sollen.
2. ERINNERT ferner daran, dass in Verbindung mit dem oben erwähnten Verfahren eine dreigliedrige Arbeitsgruppe hochgestellter Vertreter/innen geschaffen wurde, der 12 Seeleutemitglieder angehören.
3. IST sich der Tatsache bewusst, dass die oben erwähnte Arbeitsgruppe ihre Arbeit im Jahre 2003 abschließen wird und dies insbesondere den Seeleutemitgliedern dieser Gruppe harten Einsatz abverlangen wird.
4. IN ANBETRACHT der Tatsache, dass der Erfolg dieses neuen Ansatzes im Hinblick auf die Erarbeitung eines einzigen umfassenden neuen Rechtsinstruments für Arbeitsnormen im maritimen Sektor nicht nur in hohem Maße vom Engagement der Seeleutemitglieder der Gruppe abhängt, sondern von allen der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften.
5. BEGRÜSST die Einrichtung der dreigliedrigen IAO-Arbeitsgruppe hochgestellter Vertreter/innen für Arbeitsnormen im maritimen Sektor.
6. APPELLIERT an alle der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften,
 - a) den Seeleutemitgliedern der oben erwähnten Gruppe ihre größtmögliche Hilfe und Unterstützung zu gewähren und
 - b) sich an diesem Prozess in seinem gesamten Verlauf umfassend und aktiv zu beteiligen, um im Interesse der Seeleute in aller Welt das bestmögliche Ergebnis zu erzielen.

Entschlüsseungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Entschlieuung Nr. 27: Bildung und Ausbildung für Schiffsoffiziere und Mannschaftsdienstgrade

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. ERKLÄRT, dass Bildung und Ausbildung einen wichtigen Faktor für die Schiffahrtssicherheit und die harmonische Entwicklung der maritimen Industrien, einschließlich ihrer Beschäftigungsdimension, darstellen.
2. ERKLÄRT desweiteren, dass die Wirtschaft in der Lage sein sollte, angemessen qualifizierte Nachwuchskräfte anzulocken und zu halten, und dass es unbedingt erforderlich ist, in den traditionellen Schiffahrtsnationen einen Grundbestand an Schiffahrtsqualifikationen zu bewahren.
3. STELLT fest, dass dem Seeverkehr in der globalen Wirtschaft nach wie vor größte Bedeutung zukommt, dessen gerechtfertigtes Image als umweltfreundlicher Verkehrsträger während der vergangenen Jahrzehnte wegen der ständig zunehmenden Beschäftigung unzureichend qualifizierter Seeleute aller Dienstgrade fortwährend in Frage gestellt wurde, vor allem im Zusammenhang mit Schiffsunglücken.
4. STELLT ferner fest, dass die Seeschiffahrt zu den gefährlichsten Berufen und den Tätigkeiten mit dem höchsten Arbeitsunfallrisiko weltweit zählt; die durch geringe, schlechte oder völlig fehlende Bildung bedingten Gefahren werden durch das zunehmende Verkehrsaufkommen in der Seeschiffahrt, die komplexe Schiffstechnik und den wachsenden Druck, dem Schiffe und ihre Besatzungen auf See oder im Hafen ausgesetzt sind, noch weiter verschärft.
5. STELLT darüber hinaus fest, dass im Internationalen Übereinkommen über die Normen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst der Seeleute (STCW-Übereinkommen) vor allem die Ausbildungs- und Zertifizierungsanforderungen für die nautischen und technischen Offiziere festgeschrieben sind, während für andere Offiziere und Mannschaftsdienstgrade kaum geregelte Anforderungen existieren, was zur Folge hat, dass die Ausbildungsanforderungen für andere Offiziere und Mannschaftsdienstgrade sehr unterschiedlich sind. Die Revision einiger Rechtsinstrumente der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) für den maritimen Sektor erfolgt vor dem Hintergrund der Bestrebungen, die ordnungspolitischen Rahmenwerke der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der IAO zu straffen. Es wird daher empfohlen, die IAO-Ausbildungsanforderungen in das STCW-Übereinkommen zu übernehmen und aufzuwerten. Dies würde die

Berücksichtigung der menschlichen Dimension an Bord von Schiffen erleichtern und Verbesserungen bei den Qualitätsanforderungen insgesamt ermöglichen.

6. FORDERT das ITF-Sekretariat auf, bei den zuständigen internationalen und regionalen Organisationen auf Erarbeitung und Umsetzung aller erforderlichen Vorschriften zu drängen, um zu gewährleisten, dass nur Seeleute in der Wirtschaft beschäftigt werden, deren Ausbildung mit den Entwicklungen in der Wirtschaft Schritt gehalten hat und die alle Anforderungen der modernen Schiffahrtswirtschaft im Hinblick auf Sicherheit, Umweltfaktoren und Technik erfüllen.
7. FORDERT das ITF-Sekretariat ferner auf, zu berücksichtigen, dass die Wirtschaft attraktiver werden muss, um angemessen qualifizierte Nachwuchskräfte anzulocken.
8. FORDERT den Sektionsausschuss der Seeleute auf, darüber zu beraten, mit Hilfe welcher Maßnahmen in den traditionellen Schiffahrtsnationen eine maritime Qualifikationsbasis bewahrt werden kann.

Entschlieuung Nr. 28: Zivile Mobilmachung unter griechischen Seeleuten

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. NIMMT mit tiefer Besorgnis zur Kenntnis, dass die griechische Regierung einen in jeder Hinsicht erfolgreichen und im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften organisierten viertägigen Streik der griechischen Seeleute, der am 18. Juni 2002 begann, niedergeschlagen hat, indem sie am 21. Juni einen zivilen Mobilmachungsbefehl erließ, der in der Praxis bedeutete, dass den Seeleuten Haft- und/oder Geldstrafen drohten, falls sie ihre Arbeit nicht wieder aufnehmen sollten.
2. IST sich der Tatsache bewusst, dass die griechische Regierung die von der griechischen Seeleutegewerkschaft PNO erhobenen Forderungen – Anhebung des Rentenniveaus auf 80 Prozent einschließlich aller Zulagen und Nebenleistungen, die bei der Berechnung der Rentenbeiträge berücksichtigt werden, Anhebung der Zusatzrenten um 1,5 Prozent im Jahr, Verdopplung der Leistungen aus dem Rentenfonds für Offiziere und Mannschaftsdienstgrade sowie Schaffung eines unabhängigen Fonds für Arbeitslosenunterstützung – als fair und gerechtfertigt akzeptiert hatte, eine Einigung über eine Anhebung der Renten von 60 Prozent auf 70 Prozent der Grundheuern während des aktiven Arbeitslebens einschließlich Sonntagszulagen mit Wirkung vom 1. Januar 2003 jedoch scheiterte.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

te, was die PNO zu dem Streikbeschluss veranlasste.

3. VERURTEILT diesen bislang beispiellosen Schritt der griechischen Regierung, einen zivilen Mobilisierungsbefehl für die griechischen Seeleute zu erlassen, was u. a. einen klaren Verstoß gegen das von Griechenland ratifizierte IAO-Übereinkommen 87 über Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsechtes, 1948, sowie gegen die IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit darstellt.

4. SAGT seine solidarische Unterstützung für den legitimen Kampf der PNO und der griechischen Seeleute für die Respektierung grundlegender Gewerkschaftsrechte zu und erklärt, dass die PNO auf die solidarische Unterstützung der globalen Gewerkschaftsbewegung zählen kann.

5. APPELLIERT an die griechische Regierung, den zivilen Mobilisierungsbefehl für die griechischen Seeleute mit unmittelbarer Wirkung aufzuheben und in ernsthafte und in gutem Glauben geführte Verhandlungen mit der PNO einzutreten, um sich der Forderungen der PNO im Hinblick auf Verbesserungen bei den Sozial- und Rentenregelungen für griechische Seeleute anzunehmen.

Entschliebung Nr. 29: CSL und australische Seeleute

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. NIMMT mit Besorgnis die fortgesetzten Bestrebungen der multinationalen kanadischen Schiffahrtsgesellschaft CSL zur Kenntnis, Schiffe unter Billigflagge und mit internationaler Besatzung in der einheimischen australischen Schiffahrt einzusetzen. Dies ist die Antwort des Unternehmens auf die Weigerung der australischen Besatzung an Bord der CSL River Yarra, das Schiff zu verlassen, nachdem das Unternehmen beschlossen hatte, das Schiff einer Billigflagge zu unterstellen und in einem australischen Hafen eine ausländische Besatzung an Bord zu nehmen.

2. NIMMT ferner zur Kenntnis, dass diese Bestrebungen von der australischen Regierung aktiv unterstützt werden, die bemüht ist, die gesetzlichen Kabotageregulungen auszuhebeln, die die australischen Seeleute in der Küstenschiffahrt seit 1912 vor unlauterem Wettbewerb seitens ausländischer Besatzungen schützen, die keine Steuern zahlen und von ihrem Arbeitgeber stark ausgebeutet werden.

3. STELLT fest, dass diese anhaltenden Bestrebungen Teil der politischen Offensive der australischen Regierung gegen die australischen Gewerkschaften im maritimen Sektor und speziell die MUA sind, die bereits den Arbeitskonflikt bei Patrick 1998 auslöste – ein

Komplott von Organisationen und Einzelpersonen aus Staat, Wirtschaft und Politik gegen die MUA, wie sich später herausstellte.

4. NIMMT desweiteren zur Kenntnis, dass der ehemalige Finanzminister der kanadischen Regierung, Paul Martin, 100 Prozent der Aktien an CSL besitzt und dass CSL von den gesetzlichen Kabotageregulungen in Kanada stark profitiert.

5. VERURTEILT die Maßnahmen von CSL, in denen er eine unlautere Ausbeutung von billigen Arbeitskräften zu Bedingungen weit unter den australischen Normen in der einheimischen australischen Verkehrswirtschaft sieht.

6. VERURTEILT desweiteren, dass CSL und andere internationale Schiffahrtsgesellschaften immer wieder Zulassungen erhalten, ebenso wie die Umflaggung der CSL River Yarra und ihren Verkauf an eine andere CSL-Tochter, um sie der australischen Gerichtsbarkeit zu entziehen. Andererseits nutzte das Unternehmen das australische Recht, um die einzelnen Mitglieder der australischen Besatzung auf Schadensersatz zu verklagen, nachdem sie sich geweigert hatten, von Bord zu gehen. Später setzte das Unternehmen dieses Schiff, ebenso wie ein weiteres seiner Schiffe, die CSL Pacific, erneut im einheimischen australischen Seeverkehr ein.

7. APPELLIERT an CSL und insbesondere den ehemaligen Minister Paul Martin, den Beschäftigten in der australischen Seeschiffahrt denselben Schutz zu gewähren, wie ihn kanadische Seeleute im einheimischen kanadischen Seeverkehr genießen.

8. BESCHLIESST eine Kampagne gegen die Maßnahmen von CSL gegen die Beschäftigten in der australischen Seeschiffahrt.

Entschliebung Nr. 30: Maritime Sicherheit und die Rechte der Seeleute

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. NIMMT zur Kenntnis, dass viele Regierungen als Folgewirkung der terroristischen Angriffe auf die Vereinigten Staaten vom 11. September 2001 den Standpunkt vertreten, das System des Seeverkehrs garantiere kein angemessenes Maß an Sicherheit.

2. NIMMT ebenfalls zur Kenntnis, dass über Verbesserungen beim Sicherheitsrahmen im maritimen Sektor bei vielen internationalen Organisationen einschließlich IMO, IAO und OECD beraten wird.

3. NIMMT desweiteren zur Kenntnis, dass viele Vorschläge, die auf internationaler ebenso wie nationaler Ebene zur Diskussion ste-

EntschlieBungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

hen, potentiell nachteilige Folgen für Seeleute haben.

4. STELLT fest, dass die Initiativen zur Verbesserung der maritimen Sicherheit auf internationaler und nationaler Ebene die Menschen- und Gewerkschaftsrechte der Seeleute einschließlich ihres Rechts auf menschenwürdige Arbeit entsprechend der Definition der IAO nicht beeinträchtigen sollten.

5. STELLT ferner fest, dass Landgang ein wesentlicher Aspekt menschenwürdiger Arbeit zur See ist und wesentlich zur Sicherheit auf See und zum Schutz der Meeresumwelt beiträgt.

6. IST sich bewusst, dass sich die Änderungen der Visaanforderungen für Seeleute in den Vereinigten Staaten für Seeleute bestimmter Nationalitäten nachteilig auf ihre Beschäftigungsaussichten auswirken und ihre Möglichkeiten zum Landgang einschränken könnten.

7. APPELLIERT an das ITF-Sekretariat, in Rücksprache und Zusammenarbeit mit den der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften in den Vereinigten Staaten die Entwicklungen zu beobachten und nach Möglichkeit zu gewährleisten, dass sie in einem angemessenen Verhältnis zum Sicherheitsrisiko stehen und geeignet sind, den erklärten Zweck zu erfüllen, sowie dafür Sorge zu tragen, dass sie die Menschen- und Gewerkschaftsrechte der Seeleute nicht beeinträchtigen, die in den relevanten internationalen Instrumenten zur Gewährleistung der Menschenrechte verankert sind.

8. APPELLIERT ferner an das ITF-Sekretariat und die Seeleutegewerkschaften in den Vereinigten Staaten, geeignete Eingaben an die zuständigen Stellen in den Vereinigten Staaten und an Regierungsorganisationen zu machen, wenn die geplanten Maßnahmen unangemessene Auswirkungen für die Menschenrechte der Seeleute haben und ihnen die Möglichkeit nehmen, menschenwürdige Arbeit auf See zu finden und unter menschenwürdigen Bedingungen zu arbeiten.

EntschlieBung Nr. 31: Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. WEIST darauf hin, dass Schifffahrtlinien weiter an ihrer Politik festhalten, gewisse Tätigkeiten im Ladungsumschlag von Hafenbeschäftigten auf Seeleute zu übertragen, um auf diese Weise die Arbeitskosten der Terminalbetreiber zu reduzieren und auf dem Wege über niedrigere Arbeitskosten eine Absenkung der Ladungsumschlagstarife zu erreichen.

2. STELLT fest, dass die Bestrebungen der Schifffahrtlinien, Seeleute zu Tätigkeiten im Ladungsumschlag einzusetzen, eine Bedro-

hung für die Beschäftigung der Hafenarbeiter darstellt.

3. STELLT ferner fest, dass die Sicherheit bedroht ist, wenn Arbeiten im Ladungsumschlag von nicht für diese Tätigkeiten ausgebildeten Seeleuten verrichtet werden, die nicht die Zeit haben, Hafenarbeit zu verrichten.

4. BEKRÄFTIGT noch einmal die langjährige ITF-Politik, die Schifffahrtlinien davon abhalten soll, Seeleute anzuweisen, dass sie Arbeiten im Ladungsumschlag und andere Arbeiten verrichten, die traditionell und historisch von Hafenbeschäftigten ausgeführt werden.

5. APPELLIERT an alle Seeleute, keine Hafenarbeiten zu verrichten, es sei denn, die betroffenen Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten geben ihre Zustimmung dazu.

6. APPELLIERT an Seeleutegewerkschaften, sich weiterhin um die Aufnahme einer Ladungsumschlagsklausel ähnlich der Ladungsumschlagsklausel in ITF-Verträgen oder von der ITF gebilligten Verträgen für Billigflaggschiffe auch in ihre eigenen nationalstaatlichen Verträge zu bemühen.

7. FORDERT Schifffahrtlinien, einschließlich der Fährschiffsbetreiber, dringend auf, darauf zu verzichten, Seeleute anzuweisen, dass sie Arbeiten im Ladungsumschlag verrichten sollen, die traditionell und historisch von Hafenbeschäftigten ausgeführt werden.

8. GIBT noch einmal seiner Unterstützung für die Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten Ausdruck, die die Beschäftigungsmöglichkeiten der Hafenarbeiter verteidigen.

EntschlieBung Nr. 32: Marktzugang für Hafendienste in der Europäischen Union

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass die europäischen Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten bereits auf mehreren Foren (Europäische Kommission und Parlament) ihre tiefe Beunruhigung über die Auswirkungen der Gemeinschaftsrichtlinie über den "Marktzugang für Hafendienste" für die europäischen Häfen vorgetragen haben.

2. VERWEIST auf die beigefügte, auf der Sitzung der ITF-Sektion Häfen am 16. und 17. Juli 2001 in London einstimmig verabschiedete EntschlieBung über die EU-Vorschläge für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste und BEKRÄFTIGT sie.

3. STELLT fest, dass die Richtlinie allen Häfen ein äußerst bürokratisches System aufzwingt, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

zwischen den Häfen widerspricht und gegen anerkannte Gewerkschaftsrechte verstößt, wie sie in Übereinkommen 137 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) festgeschrieben sind.

4. ERKLÄRT, dass er eine Förderung des Seeverkehrs keineswegs ablehnt und fairen Wettbewerb unter gleichen Ausgangsbedingungen befürwortet, betont allerdings nach wie vor, dass die Einführung einer Richtlinie, die die Deregulierung und daraus resultierend die Einführung der Gelegenheitsarbeit in den Häfen, eine Absenkung der Löhne, die schrittweise Deregulierung der Kollektivverhandlungen und den Verlust unserer sozialen Errungenschaften, all dies angeblich zur Förderung des Wettbewerbs, zur Folge hätte, nicht angemessen ist.

5. STELLT weiter fest, dass ein Rahmen für den freien Wettbewerb bereits in allen europäischen Häfen existiert und die Hafenbeschäftigten hochqualifiziert sind, und VERTRITT die Auffassung, dass die Einführung von Mechanismen zur Verschärfung des Wettbewerbs und zur Steigerung der Produktivität im Wesentlichen auf die Verbesserung der Hafeninfrastruktur, eine Verbesserung der Berufsausbildung im Interesse des effizienteren Warentransports und die Förderung guter Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen abzielen sollte. All dies leistet diese Richtlinie nicht.

6. FOLGERT nach eingehender Analyse der besagten Richtlinie, dass die Richtlinie, sofern sie in der vom Verkehrsministerrat oder dem EU-Parlament als Entwurf verabschiedeten Fassung eingeführt wird, eine Situation schafft, in der alle Diensteanbieter das Recht haben, zum Laden und Löschen von Ladungen in den Hafenanlagen Personal ihrer Wahl zu beschäftigen, ohne auf möglicherweise existierende weitere Anforderungen Bezug zu nehmen, und dass dies einen Verstoß gegen das IAO-Übereinkommen 137 darstellt.

7. VERWEIST ferner darauf, dass IAO-Übereinkommen 137 und Empfehlung 145 den rechtlichen Rahmen setzen, innerhalb dessen die Regierungen die Hafendarbeit regulieren sollten. Unternehmen und Arbeitnehmerorganisationen sollten im Einklang mit den geltenden gesetzlichen Vorschriften der Mitgliedsländer, die das Übereinkommen unterzeichnet haben, zusammenarbeiten. Viele Länder in der Europäischen Union haben IAO-Übereinkommen 137 ratifiziert.

SPANIEN	RATIFIZIERT	22. März 1977
SCHWEDEN	"	24. Juli 1974
PORTUGAL	"	9. Januar 1981
NORWEGEN	"	21. Oktober 1974
NIEDERLANDE	"	14. September 1976
ITALIEN	"	23. Juni 1981
FRANKREICH	"	15. Februar 1977

FINNLAND

13. Februar 1976

8. VERWEIST ferner darauf, dass jedes Land bereits eigene Maßnahmen zur Regulierung der Hafendarbeit in seinen Häfen einführen kann und dass viele Länder der Europäischen Union im Rahmen des sozialen Dialogs Vereinbarungen über Beschäftigung, Ausbildung und die Regulierung der Hafendarbeit erzielt haben. Einige haben Register mit eingetragenen Beschäftigten für jede einzelne Berufsgruppe geschaffen und Maßnahmen zur Förderung der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten sowie des Einsatzes qualifizierter und ausgebildeter Arbeitskräfte in den Häfen in Kraft gesetzt.

9. IST der Auffassung, dass alle Länder IAO-Übereinkommen 137 ratifizieren sollten, ganz gleich, ob sie bereits Gesetze erlassen haben, die die Bestimmungen von IAO-Übereinkommen 137 und Empfehlung 145 zum Inhalt haben, und dass kein Land die Ratifizierung von IAO-Übereinkommen 137 rückgängig machen sollte, falls sich die Gelegenheit dazu ergäbe.

10. FOLGERT weiter, dass Artikel 11 des derzeitigen Entwurfs der EU-Richtlinie die Möglichkeit vorsieht, dass Reeder und Schiffsbesatzungen auf Dauer ihre eigene Ausrüstung und ihr eigenes Personal zum Laden und Löschen von Ladungen bei Ankunft in einem Hafen einsetzen.

11. VERWEIST darauf, dass Arbeiten im Ladungsumschlag aufgrund des Charakters der Tätigkeit gemäß den in IAO-Übereinkommen 137 festgeschriebenen Schutzgarantien für Hafenarbeiter unmittelbar von Hafenarbeitern mit angemessener, kontinuierlicher und praktischer Berufsausbildung ausgeführt und überwacht werden sollten, um die professionelle Qualität der Arbeit in den Häfen zu gewährleisten.

12. IST daher weiterhin der Auffassung, dass Schiffsbesatzungen weder Arbeiten im Ladungsumschlag noch andere Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Lade- und Löschvorgang verrichten sollten, die traditionell bzw. historisch von Hafenarbeitern ausgeführt werden.

13. VERTRITT nach wie vor die Auffassung, dass der soziale Dialog im EU-Hafensektor dringend aufgenommen werden muss.

14. FORDERT alle der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten in der Europäischen Union auf, sich auf eine lange Periode von überraschenden und blitzartigen Aktionen in den kommenden Monaten vorzubereiten, die im Einklang mit den geltenden gesetzlichen Vorschriften der Mitgliedsländer stehen.

15. APPELLIERT an die Sekretariate von ITF und ETF,

EntschlieÙungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

- a) diese Aktionen vorzubereiten und zu koordinieren sowie auf die Tagesordnung des Europäischen Parlaments abzustimmen
- b) eine ernsthafte Neuberatung des aktuellen Textes der Richtlinie in die Wege zu leiten
- c) einen sozialen Dialog zu initiieren, in den diesmal auch die ETF miteinbezogen ist.

EntschlieÙung Nr. 33: Internationaler Rat der Hafenschäftigten (IDC)

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada):

1. IST sich angesichts der internationalen Offensive gegen gewerkschaftlich organisierte Hafenschäftigte der Bedeutung der Intensivierung internationaler Solidarität zwischen den Gewerkschaften der Hafenschäftigten bewusst.
2. STELLT fest, dass die ITF die einzige Organisation ist, die die Rechte und Interessen aller Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft wahren und fördern kann.
3. STELLT weiter fest, dass eine Spaltung die Position der Hafenschäftigten ernsthaft schwächen kann und jede Schwäche von den Arbeitgebern ausgenutzt wird.
4. STELLT mit Besorgnis fest, dass der von einer kleinen Zahl von Organisationen der Hafenschäftigten gegründete IDC die internationale Solidarität unter den Hafenschäftigten und gegenüber anderen Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft schwächt.
5. ERKLÄRT, dass jeder Versuch einer Spaltung der gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen der Hafenschäftigten auf nationaler wie internationaler Ebene nur zu einer Schwächung der Gewerkschaften führen kann, vor allem zu einem Zeitpunkt, zu dem die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen durch Einführung von Gelegenheitsarbeit, Deregulierung und Privatisierung gefährdet sind.
6. FORDERT alle angeschlossenen Gewerkschaften auf, alles zu tun, um eine weitere Spaltung der internationalen Gewerkschaftsbewegung der Hafenschäftigten zu vermeiden.
7. FORDERT das ITF-Sekretariat auf, Informationen über die Arbeit der ITF-Sektion Häfen an Gewerkschaften der Hafenschäftigten in aller Welt zu verteilen.

EntschlieÙung Nr. 34: Solidarität mit der ILWU

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf die traditionelle Unterstützung der ILWU für andere ITF-Gewerkschaften und ihren Beitrag zur internationalen Solidarität und zur ITF-Billigflaggenkampagne.
2. NIMMT mit großer Sorge Kenntnis von den von der ITF bereits als schwerwiegende gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen kritisierten Bemühungen des Arbeitgeberverbandes Pacific Maritime Association (PMA), die Macht und Stärke der ILWU zu untergraben.
3. NIMMT mit großer Sorge Kenntnis von Berichten, denen zufolge die US-Regierung die Einführung neuer Gesetze plant, durch die das Recht der ILWU zu Kollektivverhandlungen und ihr Streikrecht eingeschränkt oder sogar völlig aufgehoben würden.
4. VERURTEILT Pläne der US-Regierung, im Falle eines Streiks Truppen in den Häfen einzusetzen, was eine äußerst schwerwiegende Verletzung der IAO-Normen wäre.
5. ERINNERT an den Internationalen Solidaritätspakt der ITF, mit dem die Gewerkschaften der Hafenschäftigten ihre solidarische Unterstützung bei Arbeitskonflikten aufgrund gewerkschaftsfeindlicher Maßnahmen zugesagt haben.
6. BEKRÄFTIGT die von der ITF-Sektion Häfen und dem Fair-Practices-Ausschuss auf ihren Sitzungen im Juni 2002 verabschiedete EntschlieÙung zur Unterstützung der ILWU.
7. BESCHLIESST, der ILWU in ihrem aktuellen Arbeitskonflikt ebenso wie anderen Gewerkschaften, die gewerkschaftsfeindlichen Maßnahmen seitens der Arbeitgeber und Regierungen ausgesetzt sind, größtmögliche solidarische Unterstützung zu gewähren und alle ihnen zur Verfügung stehenden Maßnahmen im Rahmen ihres nationalstaatlichen Rechts zu ergreifen, bis die ILWU eine gerechte Einigung erreichen kann.

EntschlieÙung Nr. 35: Ausbildung und Befähigung von Ingenieuren auf kleinen Schiffen

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. WEIST darauf hin, dass gemeldete Zwischenfälle und Seeschä-

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

den an Hochseeschiffen mit einer Hauptantriebsleistung von weniger als 750 KW gelegentlich auf die Maschinen selbst zurückzuführen sind.

2. STELLT fest, dass das Internationale Übereinkommen über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) keine Vorgaben bezüglich der Ausbildung oder der Befähigung des zur Wartung und Beaufsichtigung des technischen Geräts an Bord von Hochseeschiffen beschäftigten Personals enthält.

3. BESCHLIESST, dass sich die ITF im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für die Ratifizierung und Inkraftsetzung des STCW-F-Übereinkommens und danach für die Aufnahme spezieller Regeln in das STCW-F-Übereinkommen einsetzen sollte, die die Rechte der Ingenieure auf Hochseeschiffen mit einer Antriebsleistung von weniger als 750 KW aufwerten würden.

4. FORDERT ferner, dass die Regierungen das STCW-F-Übereinkommen nicht zur Absenkung bestehender höherer Normen missbrauchen.

Entschliebung Nr. 36: Billigflaggen in der Fischereiwirtschaft

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. ERKLÄRT, dass in den vergangenen Jahren eine kontinuierliche Verschlechterung der Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft zu verzeichnen war.

2. ERKLÄRT, dass die Ausbreitung der Billigflaggen in der Fischereiwirtschaft eine der Hauptursachen für diese Verschlechterung der Gesundheit und Sicherheit sowie der Arbeitsbedingungen generell ist.

3. ERKLÄRT, dass eine immer größere Zahl von Schiffen Häfen in anderen Ländern als ihren Registrierungsändern anlauft.

4. ERKLÄRT, dass ein System geschaffen werden muss, das die uneingeschränkte Besichtigung dieser Schiffe ermöglicht, um zu gewährleisten, dass eine Mindestanzahl von Besatzungsmitgliedern an Bord ist und die für den Schutz der Besatzung erforderlichen Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen gegeben sind.

5. ERKLÄRT, dass ein internationales Rechtsinstrument geschaffen werden muss, um die Einhaltung der oben beschriebenen Bedingungen mit Hilfe eines Systems zu gewährleisten, das die Besichtigung von Schiffen bei ihrer Ankunft in Häfen vorsieht und ähnliche Normen

festschreibt, wie sie in der Gemeinsamen Absichtserklärung von Paris über die Hafenstaatenkontrolle für die Handelsschiffahrt verankert sind, die am 26. Januar 1982 in Paris (Frankreich) unterzeichnet wurde.

6. ERKLÄRT, dass die Anwendung der in Übereinkommen 178 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) enthaltenen Bestimmungen auf allen Fischereifahrzeugen gewährleistet werden muss.

7. BESCHLIESST, dass die ITF bei den zuständigen internationalen Organisationen auf die Umsetzung der geschilderten Ziele drängen und alle angeschlossenen Gewerkschaften auffordern sollte, sich in ihren eigenen Ländern für die gleichen Ziele einzusetzen.

Entschliebung Nr. 37: ITF-Kollektivvertrag für Fischereifahrzeuge unter Billigflagge

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf das Ziel, die Arbeitnehmerrechte sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft in Kollektivverträgen festzuschreiben.

2. STELLT fest, dass kein Fischereifahrzeug unter Billigflagge dem ITF-Musterkollektivvertrag für Fischereifahrzeuge unter Billigflagge untersteht.

3. STELLT ferner mit Besorgnis fest, dass ein sehr geringer Teil des Personals an Bord von Fischereifahrzeugen unter Billigflagge gewerkschaftlich organisiert ist oder Kollektivverträgen untersteht.

4. APPELLIERT an den ITF-Sektionsausschuss Fischereiwirtschaft, den ITF-Musterkollektivvertrag für Fischereifahrzeuge unter Billigflagge einer Prüfung zu unterziehen und auch zu prüfen, ob ein solches Instrument überhaupt erforderlich ist.

Entschliebung Nr. 38: Bezahlung in der Fischereiwirtschaft

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. ERKLÄRT, dass Akkordlöhne, die für die Beschäftigten ein im Verhältnis zu den Einkommen, die sie mit ihrer Arbeit erzielen, unangemessenes wirtschaftliches Risiko bedeuten und ihnen einen Teil der Verantwortung für die laufenden Betriebskosten der Arbeitgeber aufbürden, ein System der Bezahlung darstellen, das tief in der Vergangenheit wurzelt.

Entschliefungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

2. ERKLÄRT, dass das Akkordlohnsystem die Beschäftigten verunsichert, da sie nicht wissen können, wie viel sie verdienen werden, bevor sie an Bord gehen, und sich daher negativ auf ihre soziale und familiäre Situation auswirkt.

3. ERKLÄRT, dass das Akkordlohnsystem der Praxis überlanger Arbeitszeiten über die gesetzlichen Obergrenzen hinaus und unsicheren Arbeitsbedingungen Vorschub leistet.

4. ERKLÄRT, dass das Akkordlohnsystem räuberischen und verantwortungslosen Fangmethoden Vorschub leistet, da die Einnahmen der Beschäftigten ausschließlich von den mit dem Fang erzielten Erlösen abhängen.

5. BESCHLIESST, dass die ITF sich über die ihr angeschlossenen Gewerkschaften sowie auf dem Weg über Verhandlungen und Kollektivverträge dafür einsetzen sollte, dass das Akkordlohnsystem durch ein System der Bezahlung ersetzt wird, bei dem die Zahlung eines Grundlohns sowie einer vom Volumen des Fangs abhängigen Produktivitätszulage garantiert wird.

Entschliefung Nr. 39: STCW-F-Übereinkommen

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. WEIST darauf hin, dass unter dem STCW-F-Übereinkommen über die Bildung und Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals auf Fischereifahrzeugen geringere Anforderungen an das Personal auf Fischereifahrzeugen gestellt werden als unter dem STCW-Übereinkommen über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst der Seeleute an Seeleute.

2. BESCHLIESST, dass das STCW-F-Übereinkommen für das Personal auf Fischereifahrzeugen angesichts der großen Zahl technischer Ausrüstungen an Bord von Fischereifahrzeugen und der Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben, die an Bord dieser Schiffe zu verrichten sind, keine geringeren Anforderungen für das Personal auf Fischereifahrzeugen vorsehen sollte als sie im STCW-Übereinkommen für Seeleute festgeschrieben sind.

3. BESCHLIESST ferner, die Ratifizierung und Inkraftsetzung des STCW-F-Übereinkommens zu fördern und sich anschließend um seine Abänderung und Verbesserung parallel zu den relevanten Aspekten des STCW-Übereinkommens von 1995 zu bemühen.

Entschliefung Nr. 40: Gesundheit und Sicherheit von Ingenieuren auf Schiffen

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. WEIST darauf hin, dass wissenschaftliche Forschungsarbeiten klar belegen, dass Ingenieure und sonstiges Maschinenraumpersonal auf Hochseeschiffen aufgrund des Geräuschpegels und der Schadstoffbelastung der Luft durch Kohlenmonoxid, krebserregende Giftstoffe, Treibstofföle, Schmierstoffe, leicht lösliche Stoffe usw. spezifischen Gesundheitsrisiken ausgesetzt sind.

2. BESCHLIESST, dass sich die ITF im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für die Verabschiedung von Vorschriften über das Design und den Betrieb von Schiffen einsetzen sollte, um die Gesundheitsrisiken für das Maschinenraumpersonal auf Hochseeschiffen zu unterbinden.

Entschliefung Nr. 41: Weltfischressourcen

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. NIMMT mit tiefer Sorge die Abnahme und Überfischung der Fischbestände weltweit zur Kenntnis.

2. ERKLÄRT, dass zwar Überkapazitäten in der Weltfangflotte vorhanden sind, die wichtigsten Ursachen für die aktuelle Situation aber in der illegalen, unregulierten und nicht angemeldeten Fischerei, insbesondere mit Schiffen unter Billigflagge, dem Fehlen angemessener Kontrollen und den Veränderungen im Ökosystem aufgrund der Umweltverschmutzung zu suchen sind.

3. ERKLÄRT darüber hinaus, dass die vorhandenen Fischressourcen den Bevölkerungen der Küstenstaaten gehören und auf nachhaltige Weise zum Nutzen der Bevölkerung der jeweiligen Region, der die Fischbestände gehören, genutzt werden sollten, wobei insbesondere auf Gemeinschaften Rücksicht zu nehmen ist, die vom Fischfang leben.

4. RUFT alle Nationen, die Fischfang betreiben, dringend auf,
a) auf die Einführung von Systemen individueller übertragbarer Fangquoten (individual transferable quotas – ITQ) zu verzichten, die eine Kapitalisierung natürlicher Ressourcen bewirken, bzw. ITQ-Systeme abzuschaffen, wo sie bereits eingeführt wurden.
b) alle relevanten internationalen Rechtsinstrumente im Hinblick auf die Fischereibewirtschaftung zu ratifizieren und umzusetzen, u. a., aber nicht begrenzt auf, den FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei und den FAO-Aktionsplan im Hinblick auf

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

illegale, unregulierte und nicht angemeldete Fischerei.

c) den Umfang der Hafenstaatenkontrolle im Hinblick auf Fischereifahrzeuge in allen Häfen, einschließlich Freihäfen, und Fischereifahrzeuge, die sich innerhalb ihrer Wirtschaftszonen betätigen, auszuweiten, wobei unter Billigflagge betriebene Fischereifahrzeuge einen besonderen Schwerpunkt bilden sollten.

d) die Fangtätigkeit von Fischereifahrzeugen auf hoher See im Einklang mit dem UNO-Seerechtsübereinkommen und dem UNO-Übereinkommen über lokal und weit wandernde Fischbestände zu kontrollieren.

5. BESCHLIESST, dass die ITF-Sektion Fischereiwirtschaft und das ITF-Sekretariat

a) in Zusammenarbeit mit den nationalstaatlichen Gewerkschaften eine globale Mitgliederwerbekampagne unter den Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft einschließlich Fischer in Klein- und Familienbetrieben starten und dafür Sorge tragen sollten, dass sie ITF-Mitglieder werden.

b) generell für einen Ausbau der Zusammenarbeit mit existierenden Organisationen der Klein- und Familienbetriebe im Fischereisektor sorgen sollten.

c) in allen ITF-Regionen eine Reihe von Seminaren für Beschäftigte in der Fischereiwirtschaft und ihre Organisationen durchführen sollten.

d) die Schaffung angemessener Regionalstrukturen der ITF-Sektion Fischereiwirtschaft und deren Tätigkeit auf regionaler Ebene zu einem vorrangigen Anliegen machen sollten.

e) sich weiterhin um Einflussnahme auf die Tätigkeit von IMO, IAO, FAO und OECD im Bereich der Fischereiwirtschaft bemühen sollten, um den Positionen der ITF-Sektion Fischereiwirtschaft Geltung zu verschaffen.

EntschlieBung Nr. 42: Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Todesfälle während der Lenktätigkeit

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf den hohen Prozentsatz von Unfällen mit Todesfolge, an denen Berufsfahrerinnen und -fahrer in aller Welt beteiligt sind.

2. VERWEIST auf die steigende Tendenz dieses Prozentsatzes, die in den vergangenen Jahren in allen Ländern zu verzeichnen war.

3. VERWEIST auf die Tatsache, dass es sich daher um einen sowohl für die Beschäftigten als auch für andere Straßenbenutzer mit hohem Risiko behafteten Wirtschaftsbereich handelt.

4. VERWEIST auf die äußerst hohe Todesrate bei der Lenktätigkeit,

relativ gesprochen ebenso wie in absoluten Zahlen und selbst im Vergleich zu generell als gefährlich angesehenen Wirtschaftsbereichen (Bau, Bergbau, Fischerei).

5. VERWEIST auf wissenschaftliche Studien, die belegen, dass selbständige Arbeitnehmer/innen sich selbst in der Regel stärker ausbeuten als Unternehmen ihre Beschäftigten.

6. IST sich des real existierenden Risikos bewusst, dass die Arbeitszeitrichtlinie der Europäischen Union für eine Konsolidierung des Sozialdumpings zwischen abhängig beschäftigten und selbständigen Arbeitnehmer/innen führt, mit schädlichen Folgen für beide Beschäftigtengruppen.

7. GENEHMIGT die Verabschiedung einer gewerkschaftlichen Strategie, die speziell auf eine drastische Absenkung der Unfallrate unter den Berufsfahrerinnen und -fahrern abzielt und in deren Rahmen die folgenden Initiativen ergriffen werden sollten:

a) Erforschung der Unfall- und Todesraten unter Berufsfahrer/innen.

b) nachdrückliche Gesetzesmaßnahmen zur Festschreibung einfacher, praktikabler und leicht kontrollierbarer Normen, die für abhängig Beschäftigte ebenso wie Selbständige gelten und den durchaus gegebenen Bedarf an Flexibilität mit den Bedürfnissen der Arbeitnehmer/innen und der Straßenverkehrsordnung in diesem mit hohem Risiko behafteten Wirtschaftsbereich in Einklang bringen können.

c) Intensivierung unserer Lenkzeitkampagne mit dem Ziel einer akzeptablen Regelung der maximalen Gesamtarbeitszeit und der maximalen Dauer der Lenkzeiten sowie der Gewährleistung angemessener Ruhe- und Pausenzeiten, um der Übermüdung des Fahrpersonals ein Ende zu setzen. 40 Wochenstunden sind genug! Wir schlagen vor, dass im Rahmen dieses Kampfes durch eine internationale Mobilisierung Druck ausgeübt und die allgemeine Öffentlichkeit auf unsere Vorschläge aufmerksam gemacht werden sollte.

d) Kampagne für striktere Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf die gesetzlichen Lenkzeitvorschriften, Fahrzeugwartungsnormen und Sicherheit, realistische Routenplanung und Fahrzeiten usw. sowie für empfindliche Bestrafung von Arbeitgebern, die ihre Verantwortung in diesem Zusammenhang nicht wahrnehmen.

e) Im Rahmen der Kampagne "Übermüdung tötet! Deshalb: Arbeitszeit verkürzen", zu Veranstaltungen wie z. B. dem weltweiten Arbeitsschutztag Pressemitteilungen herausgeben, die auf den Zusammenhang zwischen den Arbeitsbedingungen der Berufsfahrerinnen und -fahrer und der Todes- und Unfallrate in der Wirtschaft und bei anderen Straßenbenutzern hinweisen. Unterstützung angeschlossener Gewerkschaften bei der Durchführung von Maßnahmen in Verbindung mit solchen Veranstaltungen.

f) Unterbreitung von Vorschlägen, um die Last der rechtlichen Verantwortung zwischen VERLADER/UNTERNEHMER/FAHRER/IN

Entschliefungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

gleichmäßiger zu verteilen, und Forderung nach Gesetzesänderungen in allen Ländern, um zu gewährleisten, dass nicht nur die Fahrer/der Fahrer, sondern die gesamte Lieferkette die rechtliche Verantwortung trägt.

g) Forderung nach angemessener Bezahlung, damit Fahrer/innen nicht gezwungen sind, überlange Arbeitszeiten zu leisten.

h) Ausbildungsförderung in der Wirtschaft, einschließlich Aufklärung über Gesundheitsfragen.

i) Eintreten für die Schaffung von Mechanismen, die Berufsfahrer/innen im Alter von 55 Jahren den Eintritt in den vorgezogenen Ruhestand ermöglichen.

Entschliebung Nr. 43: Güterverkehr auf der Straße

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada) STELLT FEST:

1. In jedem Land gelten andere Vorschriften im Hinblick auf Arbeitszeiten, Arbeitsbedingungen und Bezahlung im Straßengüterverkehr.
2. Neue Gesetzesmaßnahmen führen in jüngerer Zeit in bestimmten geographischen Gebieten zu einer Harmonisierung gewisser Bedingungen auf einem niedrigeren Niveau.
3. In dem Bewusstsein, dass die ITF Umweltproblemen gegenüber aufgeschlossen ist und sich um die Sicherheit der Berufsfahrerinnen und -fahrer sowie aller Straßenbenutzer sorgt und alles in ihrer Macht Stehende tut, um deren Bedingungen zu verbessern, FORDERT DER KONGRESS die ITF auf, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Veränderungen im Sinne unserer wesentlichen Zielsetzungen im nationalen und internationalen Recht zu erwirken.

Entschliebung Nr. 44: Busse

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf die Hauptursache für Verkehrsprobleme, die übermäßige Benutzung von privaten Pkws. Die routinemäßige Benutzung privater Pkws, selbst für äußerst kurze Fahrten, ist an der Tagesordnung, insbesondere in der westlichen Welt. Dies führte zu einer Verdopplung der Zahl von Autofahrten in Großbritannien während der vergangenen zehn Jahre. Verkehrsüberlastung ist weit verbreitet und führt an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten zu völligem Erliegen des Verkehrs, während die Fahrtgeschwindigkeiten heute in vielen Fällen niedriger sind als vor 20 Jahren.
2. IST der Überzeugung, dass durch eine Reduzierung der Verkehrsüberlastung den Bedürfnissen der Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen, der Anwohner ebenso wie kommerziellen Interessen

Rechnung getragen würde. Die gesundheitlichen Kosten in Form erhöhter Stressbelastung und einer wachsenden Zahl von Atemwegserkrankungen lassen sich nicht berechnen.

3. BEFÜRWORTET eine integrierte Verkehrspolitik, die die Benutzung qualitativ hochwertiger, effizienter und leicht zugänglicher öffentlicher Verkehrsdienste fördert, wobei Bussen eine entscheidende Rolle als wirtschaftliche und attraktive Alternative zum privaten Pkw zukommt.

4. EMPFIEHLT sinnvolle Verkehrsmanagementstrategien für den öffentlichen Personennahverkehr, die den privaten Pkw-Verkehr und Parkmöglichkeiten in überlasteten Innenstadtbereichen regeln bzw. beschränken und Bussen durch Busspuren, Bus-"Portale" und andere Verkehrserleichterungen sowie durch den Einsatz moderner Technologie in Form der Vorrangschaltung an Ampeln usw. Priorität vor anderen Verkehrsträgern einräumen.

5. SIEHT einen wesentlichen Nutzen einer solchen Politik in der stärkeren Nutzung der Busse. Busse bieten zahlreiche Vorteile, u. a.

- a) Flexibilität – die Streckenführung kann schnell und problemlos geändert werden, um sie an veränderte Nutzungsmuster und Nachfrage seitens der Fahrgäste anzupassen.
- b) niedrige Kosten – relativ geringe Kapitalinvestitionen.
- c) Zugang – Busse bieten in fast allen an das Straßennetz angeschlossenen Gebieten im wahrsten Sinne des Wortes "vor Ort" Zugang zum öffentlichen Verkehr sowie einen unverzichtbaren Beförderungsdienst für sozial Schwache, Senioren, Gebrechliche und Behinderte ebenso wie soziale Randgruppen.

6. IST der Überzeugung, dass ein angemessener Ordnungsrahmen vorhanden sein muss, der auch soziale Normen umfasst sowie das Recht der zuständigen Behörden, selbst oder über in ihrem Besitz oder unter ihrer Kontrolle befindliche Unternehmen öffentliche Personennahverkehrsdienste anzubieten, ohne dass sie sich im Wettbewerb mit anderen Anbietern um Aufträge bemühen müssen, und dass es nicht zu einer völlig unkontrollierten Situation kommen darf, wie sie in Großbritannien in der Vergangenheit herrschte, wobei Betreiberunternehmen auf Kosten der gemeinwirtschaftlich sinnvollen Strecken um die profitabelsten Strecken konkurrieren. Örtliche Busdienste müssen als wesentlicher öffentlicher Dienst eingestuft werden, der dem örtlichen Gemeinwesen bzw. seinen gewählten Vertreter/innen gegenüber rechenschaftspflichtig ist, und nicht nur aus reinem Gewinnstreben betrieben wird.

7. FORDERT höchste Normen im Hinblick auf Bezahlung und Arbeitsbedingungen des Buspersonals und angemessene Regulierung der Arbeitszeiten, um ein angemessenes Niveau bei Gesundheit und Sicherheit zu gewährleisten.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Entschließung Nr. 45: Multinationale Busunternehmen

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. BEGRÜSST die Einrichtung eines ITF-Weltrats für die Gewerkschaften der Beschäftigten, die in Nordamerika und Großbritannien bei dem transnationalen Verkehrsunternehmen FirstGroup mit Sitz in Großbritannien beschäftigt sind.
2. FORDERT die Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Schirmherrschaft der ITF, um im Anschluss an die umfassende Zusammenarbeit und Solidaritätsaktionen zwischen der ITF, der International Brotherhood of Teamsters (IBT) in den Vereinigten Staaten und der britischen Gewerkschaft TGWU nach Arbeitskampfmaßnahmen des Personals bei FirstGroup die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals bei Schulbussen im Rahmen einer Studie zu untersuchen.
3. STELLT fest, dass transnationale Verkehrsunternehmen mit Unternehmenssitz in Großbritannien zur Zeit als zweit- bzw. drittgrößte Betreiberunternehmen von Schulbusdiensten in Nordamerika auftreten und dass diese Unternehmen in der Regel nicht bereit sind, Gewerkschaften und ihren Mitglieder in Nordamerika die gleichen Möglichkeiten einzuräumen wie sie ihre Kolleginnen und Kollegen in Großbritannien derzeit genießen.
4. STELLT fest, dass im Schulbussektor des Personenverkehrs in Nordamerika derzeit etwa 440.000 Schulbusfahrer/innen beschäftigt sind; hinzu kommen 150.000 Busbedienstete in Großbritannien, wo FirstGroup demnächst im Rahmen eines Experiments, mit dem das nordamerikanische System der Schülertransporte nachgeahmt werden soll, probeweise 100 gelbe US-amerikanische Schulbusse einsetzen wird.
5. STELLT fest, dass Schulbusfahrerinnen und -fahrer in Nordamerika hart um Gerechtigkeit am Arbeitsplatz kämpfen müssen, während transnationale Unternehmen wie z. B. FirstGroup versuchen, die gewerkschaftlichen Mitgliederwerbekampagnen zu unterlaufen. Wenn sie erst einmal gewerkschaftliche Vertretungsrechte gewonnen haben, müssen die Beschäftigten gegen die schlechte Bezahlung durch die Unternehmen, deren mangelnde Bereitschaft zur Gewährleistung einer Krankenversicherung und die immer wiederkehrenden Versuche, ihre Stellen als "Teilzeitstellen" einzuordnen, ankämpfen.
6. IST der Überzeugung, dass die Bildung eines ITF-Weltrates positive Ergebnisse sowohl im Hinblick auf das Verständnis für die Probleme als auch im Hinblick auf die Vertretungsstrukturen der vielen Tausend in diesem Verkehrsbereich beschäftigten Männer und Frauen nach sich ziehen würde.

Entschließung Nr. 46: Multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass der Konzentrationsprozess in der Wirtschaft und Fusionen zu Großunternehmen ein wichtiges wirtschaftliches und finanzielles Merkmal des öffentlichen Personennahverkehrssektors von heute darstellen.
2. STELLT weiter fest, dass die ITF ohne den zusätzlichen Druck auf die Arbeitsbedingungen und die Bezahlung der Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr, der aus dem verschärften Wettbewerb und der systematischen Öffnung der Märkte aufgrund dieser Strategien resultiert, nicht gezwungen wäre, ihre mit Hilfe des Netzwerks für multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr bereits eingeleitete systematische Beobachtung weiter auszubauen.
3. RUFT die ITF daher auf,
 - a) detailliertere Studien über große Unternehmen durchzuführen oder in Auftrag zu geben, die uns in die Lage versetzen, im Vor- und Nachhinein auf Unternehmensinitiativen zu reagieren, die den Arbeitnehmerinteressen zuwiderlaufen.
 - b) innerhalb der zuständigen ITF-Strukturen Arbeitsgruppen einzurichten, die sich (mit klar definierten Zielen) mit spezifischen Problemen des Personenverkehrs auseinandersetzen.
 - c) die Möglichkeit der Einrichtung von Welträten bei transnationalen Verkehrsgesellschaften entweder in Zusammenarbeit mit den Unternehmen oder als zusätzlicher Aspekt der ITF-Tätigkeit auf Sektions- und sektionsübergreifender Ebene zu prüfen. Derartige Räte sollten sich schwerpunktmäßig auf die Erarbeitung politischer Strategien in Bezug auf Mindestnormen und Verhaltenskodex für Unternehmen konzentrieren, die sich in mehr als einem Land betätigen.

Entschließung Nr. 47: Bahnsicherheit

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf die universelle Bedeutung des sicheren und umweltfreundlichen Bahnverkehrs im 21. Jahrhundert.
2. ERINNERT an die auf dem 39. ITF-Kongress 1998 in Neu-Delhi (Indien) verabschiedete Entschließung Nr. 10 (Aktionstag für die Bahnen) und den von der ITF organisierten internationalen Aktionstag der Bahnbeschäftigten, dessen übergeordnetes Thema die Bahn-

EntschlieBungen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

sicherheit ist.

3. VERWEIST auf den Grundsatz "Sicherheit geht vor Profit!", der dem Bahnbetrieb zugrunde liegen sollte, und die Bedeutung der Untersuchung von Unfallursachen und einer wissenschaftlichen Begründung von Sicherheitsmaßnahmen für den Ausbau der Sicherheit.

4. ERKENNT die Gefahren, die die Fragmentierung und Privatisierung eines vormals einheitlichen Bahnsystems in sich birgt.

5. LEHNT die Politik gewisser Geschäftsleitungen ab, die den Bahnbeschäftigten die alleinige Schuld an Unfällen zuweisen.

6. IST der Auffassung, dass durch die Schaffung unabhängiger Mechanismen für die Untersuchung von Unfällen ein Beitrag zur Erhöhung der Bahnsicherheit geleistet werden kann.

7. BESCHLIESST, gemeinsame internationale Anstrengungen unter dem Slogan "Solidarität globalisieren" auszubauen, um eine Einstellung zur Sicherheit zu fördern, die auf Schuldzuweisungen gegenüber den Beschäftigten verzichtet und stattdessen auf die Untersuchung der Unfallursachen Wert legt, nach Lösungen sucht und den Bahnen ihre Position der Stärke als sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel wiedergibt.

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

MANDATPRÜFUNGSAUSSCHUSS*Dok. XXXX C-6/Bericht*

1. Der Mandatsprüfungsausschuss trat am 14. August 2002 zusammen, folgende Mitglieder gehören ihm an: Akwei Adote (Togo); Myriam Chaffart (Belgien); Rick Johnston (Kanada); Mary Liew (Singapur); Bengt Olsson (Schweden); Gerry Owens (Vereinigte Staaten); Mick Rix (Großbritannien); Marlene Ruza (Brasilien); N. Sunderesan (Indien) und Agis Tselentis (Griechenland).
2. Der Ausschuss wählte Agis Tselentis (Griechenland) zum Vorsitzenden und ernannte ihn zum Berichtersteller des Ausschusses.
3. Der Ausschuss prüfte anschließend die Mandate der am 14. August registrierten Delegierten und stellte fest, dass mit Ausnahme von neun Organisationen die Mandate der betroffenen Organisationen auf der Stelle bestätigt werden können. Es wurde darauf hingewiesen, dass in allen neun Fällen die Mandate nicht vergeben wurden, weil die betroffenen Organisationen mit den Mitgliedszahlungen im Rückstand seien. Man habe ihre Vertreter/innen mit Beobachtungsstatus (ohne Stimm- oder Wahlrecht) ausgestattet. Der Ausschuss bevollmächtigte den Vorsitzenden und das Sekretariat, den Status der Organisationen zu ändern, wenn sie während des Kongresses ihre Mitgliedsbeiträge zahlen. Der Ausschuss bevollmächtigte außerdem den Vorsitzenden und den Generalsekretär, die Mandate aller nach dem 14. August eintreffenden Delegationen zu prüfen und im Namen des Ausschusses tätig zu werden.
4. Eine auf der Grundlage der Empfehlungen des Ausschusses und der anschließenden Maßnahmen des Vorsitzenden erstellte Delegiertenliste wird noch verteilt. Laut dieser Liste sind 542 Delegierte und 326 Berater von 292 Gewerkschaften (von denen sich 28 vertreten lassen) aus 86 Ländern anwesend. Die Gesamtzahl der Stimmen beträgt 3.569.000.
5. Folgende 28 Organisationen sind auf dem Kongress durch andere Organisationen vertreten:
 - Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales, Argentinien (Vertretung durch: Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, Argentinien)
 - Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones, Argentinien (Vertretung durch: Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, Argentinien)
 - Sindicato Encargadores Apuntadores Marítimos y Afines de la Republica Argentinien, Argentinien (Vertretung durch: Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, Argentinien)
 - Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviarios e Afines, Brasilien (Vertretung durch: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviarios e Aereos, na Pesca e nos Portos, Brasilien)
 - Sindicato de Conferentes de Carga e Descarga nos Portos Estado do Rio de Janeiro, Brasilien (Vertretung durch: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviarios e Aereos, na Pesca e nos Portos, Brasilien)
 - Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, Chile (Vertretung durch: Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Southship, Chile)
 - Sindicato Nacional Interempresa de Oficiales de Naves Especiales, Chile (Vertretung durch: Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Southship, Chile)
 - Tschechische Gewerkschaft der Seeleute, Tschechische Republik (Vertretung durch: Odborové Sdružení Železničáři, Tschechische Republik)
 - Maskinmestrenes Forening (Vertretung durch: Dansk Metalarbejderforbund)
 - Estnische Föderation der Gewerkschaften der Beschäftigten in der See- und Flussschifffahrt, Estland (Vertretung durch: Estnische Seeleutegewerkschaft, Estland)
 - Union of Shop, Distributive and Allied Workers, Großbritannien (Vertretung durch: NUMAST, Großbritannien)
 - Sindicato Nacional de Motoristas de Equipo Pesado de Honduras, Honduras (Vertretung durch: Sindicato Reformado de Marineros de Honduras, Honduras)
 - Chidambaranar District Water Transport & General Workers' Union, Indien (Vertretung durch: Tuticorin Port Mariners' and General Staff Union, Indien)

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

- Lettische Eisenbahngewerkschaft, Lettland (Vertretung durch: Lettische Seeleutegewerkschaft der Handelsflotte, Lettland)
- Unabhängige Hafentarbeitergewerkschaft, Litauen (Vertretung durch: Udens Transporta Arodbiedribu Federacija, Lettland)
- Asociación Sindical 'Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional', Mexiko (Vertretung durch: Alianza de Tranviarios de México, Mexiko)
- Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, Mexiko (Vertretung durch: Alianza de Tranviarios de México, Mexiko)
- Sindicato Nacional de Controladores de Transito Aero, Mexiko (Vertretung durch: Alianza de Tranviarios de México, Mexiko)
- New Zealand Engineering Printing & Manufacturing Union Inc., Neuseeland (Vertretung durch: New Zealand Seafarers' Union, Neuseeland)
- All Pakistan Seamen's Workers' Union, Pakistan (Vertretung durch: Bangladesh Seamen's Association)
- Friends' Tally Workers' Union (Karachi Port), Pakistan (Vertretung durch: National Union of Seafarers of India)
- JSL Heavy Vehicle Workers' Union, Pakistan (Vertretung durch: Bangladesh Seamen's Association)
- Karachi Dock Labour Board Staff Union, Pakistan (Vertretung durch: Bangladesh Seamen's Association)
- Karachi Port Trust Labour Union, Pakistan (Vertretung durch: Pakistan Seamen's Union)
- Organisation of Karachi Port Trust Workers (Vertretung durch: People's Unity of PIA Employees, Pakistan)
- Pakistan Airline Pilots' Association, Pakistan (Vertretung durch: People's Unity of PIA Employees, Pakistan)
- Pakistan Merchant Navy Officers' Association (Vertretung durch: National Union of Seafarers of India)
- Communications Workers of America (Vertretung durch: International Brotherhood of Teamsters)

Agis Tselentis

Vorsitzender

ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSS – 1. BERICHT

Dok. XXXX C-6 (Res)/Bericht 1

Der Entschließungsausschuss trat am 14. August um 12.30 Uhr zusammen. Folgende Mitglieder waren anwesend: I. Oboh (Ghana), P. Friend (USA), E. Young (Italien), P. Crumlin (Australien), A. Davidson (Kanada), J.-L. Brasseur (Frankreich), Y. Ijima (Japan), H. Voitl (Österreich), D. Benze (Bundesrepublik Deutschland), A. Khan (Pakistan), P. McEwan (Großbritannien), P. Bascuñan (Chile) und T. Abrahamson (Schweden).

D. Benze (Bundesrepublik Deutschland) wurde zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt; S. Finke (ITF-Sekretariat) fungierte als Sekretärin. D. Cockroft (Generalsekretär) und S. Howard (stellvertretender Generalsekretär) waren ebenfalls anwesend.

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

<i>Nr.</i>	<i>Gegenstand</i>	<i>Zur Beratung an</i>
Antrag Nr. 1	Solidarität globalisieren	Plenum
Antrag Nr. 2	Erarbeitung einer Strategie der ITF für Kampagnen	Plenum
Antrag Nr. 14	Globale Aktionstage	Plenum: Beratung in Verbindung mit Antrag Nr. 2
Antrag Nr. 15	Internationale Aktionstage	Plenum: Beratung in Verbindung mit Antrag Nr. 2
Antrag Nr. 3	Antwort auf den Vormarsch der Logistik in der internationalen Güterverkehrswirtschaft	Plenum
Antrag Nr. 4	Veränderungen in der internationalen Gewerkschaftsbewegung – Mit der Gewerkschaftsbewegung auf breiter Basis gemeinsam in die Zukunft	Plenum

Berichte von den Sektionskonferenzen und Ausschusssitzungen

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Antrag Nr. 5	Volksbewegung zur Neugestaltung des Globalisierungsprozesses	Plenum
Antrag Nr. 9	Internationale Gewerkschaftsbewegung und soziale Gerechtigkeit	Plenum: Beratung in Verbindung mit Antrag Nr. 5
Antrag Nr. 6	Mitgliederwerbung unter Beschäftigten im Bereich der informellen und ungesicherten Arbeit	Plenum
Antrag Nr. 7	Globalisierung und Verkehrsbeschäftigte	Plenum
Antrag Nr. 8	Liberalisierung/WTO/GATS – nach Doha neue gewerkschaftliche Strategien entwickeln	ZURÜCKGEZOGEN
Antrag Nr. 10	Internationale Solidarität und Verkehrsbeschäftigte	Plenum
Antrag Nr. 11	Lohndumping und die negativen Folgen der Globalisierung	Plenum
Antrag Nr. 12	Globalisierung	Plenum
Antrag Nr. 13	Globalisierung	Plenum
Antrag Nr. 16	Mitgliederwerbung im Verkehr	Plenum
Antrag Nr. 17	Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft	Plenum
Antrag Nr. 18	Gewerkschaftsrechte	Plenum
Antrag Nr. 19	Frieden	Plenum
Antrag Nr. 20	AIDS	Plenum
Antrag Nr. 21	Künftige Struktur und Tätigkeit der ITF in den Amerikas	Plenum
Antrag Nr. 34	Wohlfahrtsfonds	Seeleute, Häfen, Gemeinsame Konferenz Seeleute/Häfen zur Stellungnahme, anschließend Beratung im Plenum
Antrag Nr. 35	Mitgliedsbeiträge und Finanzplanung	Seeleute, Häfen, Gemeinsame Konferenz Seeleute/Häfen zur Stellungnahme, anschließend Beratung im Plenum
Antrag Nr. 36	Wohlfahrtsfonds	Seeleute, Häfen, Gemeinsame Konferenz Seeleute/Häfen zur Stellungnahme, anschließend Beratung im Plenum
Antrag Nr. 22	Schifffahrt	Seeleute
Antrag Nr. 23	Politik von Athen	Seeleute, Häfen, Gemeinsame Konferenz Seeleute/Häfen
Antrag Nr. 24	ITF-Musterkollektivvertrag	Gemeinsame Konferenz Seeleute/Häfen
Antrag Nr. 25	Bemannungsagenturen in der Schifffahrt	Seeleute
Antrag Nr. 26	Gesundheit und Sicherheit an Bord von Schiffen	Seeleute
Antrag Nr. 27	Personen in Seenot	Seeleute
Antrag Nr. 28	Piratenunwesen und bewaffnete Überfälle auf Handelsschiffe	Seeleute
Antrag Nr. 29	Beschäftigung afrikanischer Seeleute	Seeleute
Antrag Nr. 30	Dreigliedrige IAO-Gruppe hochgestellter Vertreter/innen Arbeitsnormen im maritimen Sektor	Seeleute
Antrag Nr. 31	Bildung und Ausbildung für Schiffsoffiziere und Mannschaftsdienstgrade	Seeleute
Antrag Nr. 32	Ausbildung und Befähigung von Ingenieuren auf kleinen Schiffen	Fischereiwirtschaft
Antrag Nr. 33	Schiffsregister der Kanarischen Inseln	ZURÜCKGEZOGEN
Antrag Nr. 37	Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag	Seeleute, Häfen, Gemeinsame Konferenz Seeleute/Häfen
Antrag Nr. 38	Marktzugang für Hafendienste in der Europäischen Union	Häfen
Antrag Nr. 39	Internationaler Rat der Hafenbeschäftigten (IDC)	Häfen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Antrag Nr. 40	Billigflaggen in der Fischereiwirtschaft	Fischereiwirtschaft
Antrag Nr. 41	ITF-Kollektivvertrag für Fischereifahrzeuge unter Billigflagge	Fischereiwirtschaft
Antrag Nr. 42	Bezahlung in der Fischereiwirtschaft	Fischereiwirtschaft
Antrag Nr. 43	STCW-F-Übereinkommen	Fischereiwirtschaft
Antrag Nr. 44	Gesundheit und Sicherheit von Ingenieuren auf Fischereifahrzeugen	Fischereiwirtschaft
Antrag Nr. 45	Weltfischressourcen	Fischereiwirtschaft
Antrag Nr. 46	Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Todesfälle während der Lenktätigkeit	Straßentransport
Antrag Nr. 47	Güterverkehr auf der Straße	Straßentransport
Antrag Nr. 48	Busse	Straßentransport, Ausschuss für öffentlichen Personen- nahverkehr
Antrag Nr. 49	Multinationale Busunternehmen	Straßentransport, Ausschuss für öffentlichen Personen- nahverkehr
Antrag Nr. 50	Multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr	Straßentransport, Eisenbahn, Ausschuss für öffentlichen Personennahverkehr
Antrag Nr. 51	Bahnsicherheit	Eisenbahn

B. Vom Geschäftsordnungsausschuss genehmigte Dringlichkeitsentschließungen

Nr.	Gegenstand	Zur Beratung an
Dringlichkeitsantrag Nr. 1	Zivile Mobilmachung unter griechischen Seeleuten	Seeleute
Dringlichkeitsantrag Nr. 2	Solidarität mit der ILWU	Häfen
Dringlichkeitsantrag Nr. 3	CSL und australische Seeleute	Plenum
Dringlichkeitsantrag Nr. 4	Maritime Sicherheit und die Rechte der Seeleute	Seeleute

C. Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen – alle an das Plenum verwiesen.

Der Ausschuss beschloss zur Beratung über noch offene Fragen erneut zusammenzutreten.

ENTSCHLIESSUNGS-AUSSCHUSS – 2. BERICHT

Dok. XXXX C-6 (Res)/Bericht 2

1. Der Entschließungsausschuss trat am 14. August um 17.00 Uhr zu seiner 2. Sitzung zusammen. Die folgenden Mitglieder waren anwesend: I. Oboh (Ghana), P. Friend (USA), E. Young (Italien), P. Crumlin (Australien), A. Davidson (Kanada), J. L. Brasseur (Frankreich), Y. Ijima (Japan), H. Voith (Österreich), D. Benze (Bundesrepublik Deutschland), A. Khan (Pakistan), P. McEwan (Großbritannien), P. Bascuñan (Chile) und T. Abrahamson (Schweden).

2. Der Ausschuss nahm den Bericht von seiner 1. Sitzung (Dok. XXXX C-6 (Res)/Bericht 1) an, die am gleichen Tag um 12.30 Uhr stattgefunden hatte und auf der über die Zuweisung der Entschließungsanträge beraten wurde. Anschließend befasste sich der Ausschuss mit den folgenden Entschließungsanträgen:

A. Zurückgezogene Entschließungsanträge

3. Zurückgezogen worden waren die Entschließungsanträge Nr. 8, 9, 34 und 35 sowie der Änderungsantrag F zu den ITF-Satzungen.

B. Reihenfolge der Beratung der Entschließungsanträge

4. Der Ausschuss war sich darüber einig, dass die Entschließungsanträge Nr. 2, 14 und 15 gleichartige Themen behandeln und daher gemeinsam unter Punkt 8 der Tagesordnung (Solidarität globalisieren) behandelt werden sollten.

C. Vom Entschließungsausschuss empfohlene Änderungen am Text der Entschließungsanträge

5. Der Ausschuss beschloss, die folgenden Änderungen am Text der Entschließungsanträge zu empfehlen:

Entschließungsantrag Nr. 10: Internationale Solidarität und Verkehrsbeschäftigte

- | | | |
|-------------|---|---|
| Abs. 9: | Die Worte "einer derartigen Erhebung" streichen. | An deren Stelle einfügen:
"derartiger Erhebungen". |
| Abs. 12 a): | Die Worte "eine internationale Untersuchung der Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Verkehrsbeschäftigten durchzuführen." streichen. | Stattdessen einfügen: "die ITF-Sektionen aufzufordern, internationale Untersuchungen der Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in ihrer jeweiligen Sektion durchzuführen." |
| Abs. 12 b): | Die Worte "zu untersuchen, wie die ITF im Rahmen ihrer Satzungen einen gewerkschaftlichen Solidaritätsfonds für den Konfliktfall schaffen könnte, der gegen solche Unternehmen eingesetzt werden kann, die sich als Mittel des Wettbewerbs nur des Sozialdumpings und schlechterer Arbeitsbedingungen bedienen." streichen. | Stattdessen einfügen: "den Vorstand mit einer Prüfung von Methoden der Kampagnenarbeit zu beauftragen, u. a. dem Einsatz des Internationalen Solidaritätsfonds der ITF sowie anderer Geldmittel, die gegen Arbeitgeber eingesetzt werden können, die Sozialdumping als Mittel des Wettbewerbs einsetzen." |

Diese Änderungen haben die Zustimmung der Antragsteller. Der vollständige Wortlaut des geänderten Antrags Nr. 10 ist in Anhang 1 zu diesem Bericht zu finden.

Entschließungsantrag Nr. 11: Lohndumping und die negativen Folgen der Globalisierung

- | | | |
|---------|--|---|
| Abs. 5: | Die Worte "und in den Genuss gleichwertiger Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gelangen wie sie für die Beschäftigten gelten, die Staatsbürger des Landes sind, in dem die Arbeit ausgeführt wird." streichen. | Stattdessen einfügen: "und in den Genuss von Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gelangen, die nicht weniger günstig sind als die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der Beschäftigten, die Staatsbürger des Landes sind, in dem die Arbeit ausgeführt wird, und diese nicht untergraben." |
|---------|--|---|

Diese Änderungen haben die Zustimmung der Antragsteller. Der vollständige Wortlaut des geänderten Antrags Nr. 11 ist in Anhang 1 zu diesem Bericht zu finden.

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Entschließungsantrag Nr. 14: Globale Aktionstage

- | | | |
|---------|---|--|
| Abs. 4: | Die Worte "IST jedoch der Meinung, dass nun möglicherweise der geeignete Augenblick gekommen ist, um über eine neue Strategie – eine Richtungsänderung – im Sinne eines "globalen Aktionstags im Verkehr" nachzudenken, anstatt weiterhin an Aktionstagen und anderen ähnlichen Aktivitäten in den einzelnen Sektoren festzuhalten," streichen. | Stattdessen einfügen: "IST jedoch der Meinung, dass es nun möglicherweise auch angemessen wäre, an die Organisation eines "globalen Aktionstags im Verkehr" zu denken. Wenn ein solcher globaler Aktionstag im Verkehr organisiert wird, wird eventuell die Notwendigkeit bestehen, den Einsatz von Aktionstagen und anderen ähnlichen Aktivitäten in den einzelnen Sektoren einzuschränken," |
| Abs. 6: | Den gesamten Absatz streichen: "BESCHLIESST daher, den Vorstand aufzufordern, in Rücksprache mit den ITF-Fachsektionen für 2003 und die folgenden Jahre ein globales Motto zu erarbeiten und ein Netzwerk nationaler Koordinator/innen aufzubauen, die speziell für die Koordinierung eines alljährlichen globalen Aktionstags im Verkehr unter dem noch zu vereinbarenden übergeordneten Motto sorgen sollten.". | Stattdessen einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut einfügen: "BESCHLIESST daher, den Vorstand aufzufordern, in Rücksprache mit den ITF-Fachsektionen eine Strategie für die Kampagnenarbeit zu entwickeln, die globale Themen umfassen sollte, und ein Netzwerk nationaler Koordinator/innen aufzubauen, die speziell für die Koordinierung globaler Aktionstage im Verkehr unter zuvor vereinbarten allumfassenden Themen sorgen sollten." |

Der Ausschuss ist der Auffassung, dass der Kongress nicht darum gebeten werden sollte, derartige Aktionstage in jedem Jahr zu fordern, da dies weitreichende Konsequenzen für den Haushalt und die Humanressourcen im Sekretariat hat.

Diese Änderungen haben die Zustimmung der Antragsteller. Der vollständige Wortlaut des geänderten Antrags Nr. 14 ist in Anhang 1 zu diesem Bericht zu finden.

Entschließungsantrag Nr. 19: Frieden

Die Antragsteller, die Japanische Konföderation der Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten (JRU) aus Japan, akzeptierte einen Änderungsantrag der britischen National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT). Der Entschließungsausschuss unterbreitete ebenfalls Änderungsvorschläge zum Wortlaut des Entschließungsantrags.

Diese Änderungsvorschläge wurden von beiden antragstellenden Gewerkschaften akzeptiert. Der vollständige Wortlaut des geänderten Antrags Nr. 19 ist in Anhang 1 zu diesem Bericht zu finden.

Änderungsantrag B zu den ITF-Satzungen: Gender Mainstreaming

Der Entschließungsausschuss schlug vor, den vorliegenden Änderungsantrag durch den folgenden Wortlaut zu ersetzen: Am Ende von Artikel I, Abs. 2 c), den folgenden Wortlaut anzufügen: "einschließlich der Chancengleichheit für alle und Gender Mainstreaming bei allen Aspekten der ITF-Tätigkeit."

Diese Änderungen haben die Zustimmung der Antragsteller.

D. Vom Vorstand miteinander verschmolzene Entschließungsanträge

6. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass sich die Entschließungsanträge Nr. 12 und 13 sehr ähneln und in einem Antrag zusammengefasst werden sollten. Der Ausschuss empfahl darüber hinaus, in Abs. 3 c) auf den IBFG Bezug zu nehmen. Die Antragsteller beider Entschließungsanträge gaben ihre Zustimmung zu dem vom Ausschuss vorgelegten Wortlaut eines zusammengefassten Entschließungsantrags.

Der vollständige Wortlaut des zusammengefassten Antrags ist in Anhang 2 zu diesem Bericht zu finden.

E. Änderungsanträge zu Entschließungsanträgen, die an Sektionskonferenzen und -sitzungen verwiesen wurden

7. Änderungsanträge zu den Entschließungsanträgen, die an Sektionskonferenzen und -sitzungen verwiesen wurden, werden in den entsprechenden Sektionskonferenzen zur Beratung gestellt. Alle in der Vorlage (Dok. XXXX C-11 &12/Amendments) unterbreiteten Änderungsanträge zu den Entschließungsanträgen haben die Zustimmung der Antragsteller der entsprechenden Entschließungsanträge.

Anhang 1: Neugefasste Entschließungsanträge

Entschließungsantrag Nr. 10: Internationale Solidarität und Verkehrsbeschäftigte

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERWEIST auf die Bestrebungen der Unternehmen, zunehmend internationalen Charakter zu entwickeln.
2. VERWEIST auf die Tatsache, dass Unternehmen sich durch die Globalisierung ihrer Aktivitäten häufig den in Kollektivverträgen und Arbeitsgesetzgebung festgeschriebenen Beschränkungen auf nationaler und internationaler Ebene entziehen.
3. VERWEIST darüber hinaus auf die zahlreichen Beispiele aus aller Welt, die die Tatsache belegen, dass sich Gewerkschaften mit der Erkenntnis auseinandersetzen müssen, mit Gewerkschaften in anderen Ländern um Arbeitsplätze zu konkurrieren.
4. STELLT fest, dass das internationale Kapital nicht zögert, sich diesen Lohnwettbewerb zu Nutze zu machen.
5. STELLT desweiteren fest, dass die Beschäftigten auf Basis ihrer Bezahlung und ihrer Beschäftigungsbedingungen um Arbeitsplätze konkurrieren, anstatt Gewerkschaftsallianzen gegen Sozialdumping zu bilden.
6. IST der Auffassung, dass der ITF eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Gewerkschaften aus aller Welt zusammenzuführen, um Netzwerke zu studieren und zu schaffen, die dem Ungleichgewicht zwischen Arbeit und Kapital entgegenwirken sollen.
7. VERTRITT ferner die Auffassung, dass der ITF eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Einfluss auf Politiker in aller Welt zu nehmen, um die Lohnabhängigen in ihrer Fähigkeit zur Bekämpfung des Sozialdumpings zu stärken und zu fördern.
8. IST der Überzeugung, dass eindeutiger Bedarf an vergleichenden Studien über die Differenzen bei der Bezahlung und den Beschäftigungsbedingungen der Verkehrsbeschäftigten in aller Welt besteht.
9. IST ferner der Überzeugung, dass die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften mit Hilfe derartiger Erhebungen besser darauf vorbereitet sein werden, sich der Globalisierung und ihren negativen Folgen für Beschäftigungsbedingungen und Arbeitsplätze entgegenzustellen.
10. IST darüber hinaus der Überzeugung, dass es von ebenso großer Bedeutung ist, mit Hilfe dieser Erhebung festzustellen, welche Mittel zur Verfügung stehen, um vom Sozialdumping bedrohte Gewerkschaften zu unterstützen – gegebenenfalls durch internationale gewerkschaftliche Solidaritätsaktionen.
11. ERINNERT an den gewerkschaftlichen Treueschwur, den die gesamte Gewerkschaftsbewegung in aller Welt abgelegt hat, sich niemals, unter keinen Umständen, zu einem anderen als dem vereinbarten Preis zu verkaufen, und dass es uns die Einhaltung dieses Treueschwurs ermöglicht, gemeinsam ein menschenwürdiges Leben für alle Mitglieder zu gewährleisten.
12. Der Kongress beschließt daher,
 - a) die ITF-Sektionen aufzufordern, internationale Untersuchungen der Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in ihrer jeweiligen Sektion durchzuführen.

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

b) den Vorstand mit einer Prüfung von Methoden der Kampagnenarbeit zu beauftragen, u. a. dem Einsatz des Internationalen Solidaritätsfonds der ITF sowie anderer Geldmittel, die gegen Arbeitgeber eingesetzt werden können, die Sozialdumping als Mittel des Wettbewerbs einsetzen.

c) die ITF aufzufordern, bis zum 31. Dezember 2003 einen Bericht über ihre Maßnahmen vorzulegen.

Antragsteller: Svenska Transportarbetareförbundet, Schweden

Entschließungsantrag Nr. 11: Lohndumping und die negativen Folgen der Globalisierung

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass Wettbewerb auf Grundlage der Arbeits- und Sozialnormen (d. h. Lohndumping) nach wie vor ein Thema ist, mit dem sich zahlreiche Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten, insbesondere in der Schifffahrtswirtschaft, zunehmend aber auch in anderen Wirtschaftsbereichen wie der Zivilluftfahrt, dem Straßentransport und bei den Bahnen, auseinandersetzen müssen.

2. STELLT ferner fest, dass Lohndumping nicht nur im Verhältnis zwischen Verkehrsbeschäftigten aus entwickelten und weniger entwickelten Ländern ist, wie dies allgemein angenommen wird, sondern auch zwischen Ländern mit hohen Lohnkosten und Ländern mit niedrigen Lohnkosten, unabhängig vom Grad ihrer wirtschaftlichen Entwicklung, auftritt und vor allem im Hinblick auf die Europäische Union und andere Wirtschaftsgemeinschaften sowie politische Blöcke von Bedeutung ist.

3. IST der Überzeugung, dass selbst auf Gewerkschaftsseite erhebliche Missverständnisse darüber bestehen, was als Lohndumping anzusehen ist und, daraus resultierend, was die gewerkschaftlichen Anliegen sind, da Sozialdumping häufig fälschlicherweise als fremdenfeindliche Haltung zur Beschäftigung von Ausländer/innen oder Gastarbeiter/innen bzw. deren Zugang zu Beschäftigungsmöglichkeiten dargestellt wird.

4. ERINNERT daran, dass in der auf dem 39. ITF-Kongress in Neu-Delhi (Indien) verabschiedeten Entschließung Nr. 1 über Verkehrsbeschäftigte und die globale Wirtschaft ganz richtig auf die bedeutenden Anliegen der Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten angesichts der rasch voranschreitenden Globalisierung der Wirtschaft sowie die Folgen des auf Kostenbasis ausgetragenen Wettbewerbs unter den Beschäftigten verwiesen wurde.

5. BESCHLIESST daher den Start einer ITF-Kampagne mit dem Ziel, diejenigen, die die Problemstellung nicht verstehen, aufzuklären und zu beeinflussen und Unterstützung für politische Strategien zu gewinnen, die gewährleisten sollen, dass Beschäftigte nicht aufgrund ihrer Nationalität benachteiligt werden und in den Genuss von Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gelangen, die nicht weniger günstig sind als die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der Beschäftigten, die Staatsbürger des Landes sind, in dem die Arbeit ausgeführt wird, und diese nicht untergraben.

Antragsteller: Koordinierungsausschuss der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Vereinigten Königreich und Irland im Auftrag und im Namen von AMICUS; Associated Society of Locomotive Engineers & Firemen (ASLEF); National Union of Marine, Aviation, Shipping Transport Officers (NUMAST); National Union of Rail, Maritime & Transport (RMT); PROSPECT; Services, Industrial, Professional & Technical Union of Ireland (SIPTU); Transport & General Workers Union (TGWU); Transport Salaried Staffs' Assoc (TSSA); Union of Shop, Distributive & Allied Workers (USDAW), sowie UNISON

Entschließungsantrag Nr. 14: Globale Aktionstage

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. STELLT fest, dass die ITF sich mit Hilfe von weltweiten Aktionskampagnen in den verschiedenen Fachsektionen, u. a. Seeschifffahrt, Zivilluftfahrt, Häfen, Eisenbahn und Straßentransport, an die Spitze der Kampagnenarbeit im Hinblick auf Fragen von Bedeutung für alle Verkehrsbeschäftigte gesetzt hat.

2. STELLT ferner fest, dass diese Kampagnen den Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten weltweit sehr bei ihren Kampagnen auf nationaler Ebene geholfen haben, mit denen sie Fragen von Bedeutung für ihre Mitglieder aufgreifen und verdeutlichen, dass wir in der Verkehrswirtschaft alle einer mächtigen und einflussreichen internationalen Gewerkschaftsfamilie angehören.

3. BETONT, dass der Nutzen dieser Aktionstage außer Frage steht; dies zeigt sich daran, dass mehr und mehr angeschlossene Gewerkschaften aus allen Erdteilen mit großer Begeisterung und viel Phantasie zum Vorteil aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer daran mitwirken.

4. IST jedoch der Meinung, dass es nun möglicherweise auch angemessen wäre, an die Organisierung eines "globalen Aktionstags im Verkehr" zu denken. Wenn ein solcher globaler Aktionstag im Verkehr organisiert wird, wird eventuell die Notwendigkeit bestehen, den Einsatz von Aktionstagen und anderen ähnlichen Aktivitäten in den einzelnen Sektoren einzuschränken, da der Start einer immer größeren Anzahl von Initiativen die Gefahr der "Aktionstags-Müdigkeit" in sich birgt.
5. IST ferner der Auffassung, dass der erwähnte Ansatz die Gewerkschaften der Verkehrsbeschäftigten im Geiste der Solidarität um ein gemeinsames Anliegen herum versammeln und für die angeschlossenen Gewerkschaften ebenso wie die ITF eine bessere Ressourcennutzung bedeuten würde.
6. BESCHLIESST daher, den Vorstand aufzufordern, in Rücksprache mit den ITF-Fachsektionen eine Strategie für die Kampagnenarbeit zu entwickeln, die globale Themen umfassen sollte, und ein Netzwerk nationaler Koordinator/innen aufzubauen, die speziell für die Koordinierung globaler Aktionstage im Verkehr unter zuvor vereinbarten allumfassenden Themen sorgen sollten.

Antragsteller: Koordinierungsausschuss der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Vereinigten Königreich und Irland im Auftrag und im Namen von AMICUS; Associated Society of Locomotive Engineers & Firemen (ASLEF); National Union of Marine, Aviation, Shipping Transport Officers (NUMAST); National Union of Rail, Maritime & Transport (RMT); PROSPECT; Services, Industrial, Professional & Technical Union of Ireland (SIPTU); Transport & General Workers Union (TGWU); Transport Salaried Staffs' Assoc (TSSA); Union of Shop, Distributive & Allied Workers (USDAW) sowie UNISON

Entschließungsantrag Nr. 19: Frieden

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. VERURTEILT die terroristischen Angriffe vom 11. September 2001 in New York und Washington (USA), bei denen zivile Flugzeuge als Waffen eingesetzt wurden, und spricht den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie der Bevölkerung generell, die Opfer dieser erschreckenden Tat wurden, sein tiefstes Beileid aus.
2. BRINGT angesichts der unschuldigen Bürger, die bei Militäractionen ums Leben kamen, sein Beileid zum Ausdruck.
3. VERURTEILT gegen das palästinensische Volk gerichtete staatliche Gewalt und Unterdrückung.
4. VERURTEILT gegen israelische Bürger gerichtete terroristische Aktivitäten, einschließlich der Bombenangriffe von Selbstmordattentätern.
5. APPELLIERT an alle Parteien, unverzüglich einen Prozess einzuleiten, der die friedliche Koexistenz eines palästinensischen und eines israelischen Staates gewährleistet.
6. VERWEIST auf die Bedeutung der atomaren Abrüstung und des Weltfriedens, die vom 39. Kongress in seiner Entschließung über Kernwaffen und Frieden bekräftigt wurde.
7. IST der Auffassung, dass der Teufelskreis von Gewalt und Gegengewalt unterbrochen werden muss und dass die ITF und die Gewerkschaftsbewegung sich aktiv bei der Förderung des Friedens engagieren sollten.
8. BESCHLIESST, gegen alle Terrorakte und Kriegshandlungen zu protestieren, die das Leben von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und der zivilen Gesellschaft bedrohen, sich um die Beilegung von Konflikten mit Hilfe gewaltfreier Mittel zu bemühen, und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um in allen Ländern der Welt eine friedliche Gesellschaft zu errichten.

Antragsteller: Japanische Konföderation der Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten (JR), Japan

Anhang 2: Vom Vorstand miteinander verschmolzene Entschließungsanträge

Zusammenfassung der Entschließungsanträge Nr. 12 und 13: Globalisierung

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. GIBT seiner tiefen Besorgnis angesichts der zunehmenden Schritte in Richtung auf eine Globalisierung des Handels mit Gütern und Dienstleistungen und des Wachstums transnationaler Gesellschaften/multinationaler Unternehmen Ausdruck, deren Folge letztendlich die Ausbeutung der Beschäftigten ist.
2. STELLT fest, dass transnationale Gesellschaften/multinationale Unternehmen nach wie vor Maßnahmen fordern, die einzig und allein der Gewinnmaximierung dienen, und damit die Notwendigkeit verdeutlichen, kontrollierbare Mindestnormen festzuschreiben, wo immer sich diese multinationalen Unternehmen betätigen.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

3. APPELLIERT an die ITF,
 - a) die Aushandlung von Rahmenvereinbarungen mit Arbeitgebern zu fördern, durch die bis zu einem gewissen Grad einheitliche Bedingungen gewährleistet werden, wobei der Schwerpunkt auf menschenwürdiger Arbeit und angemessenen Arbeitnehmerrechten liegen sollte.
 - b) die Aktionen der ITF im Rahmen von Kampagnen auf ein breites Spektrum von Taktiken auszuweiten, einschließlich gegebenenfalls die Anprangerung von Unternehmen/Arbeitgebern, die offen gegen Mindestnormen verstoßen und die in den Kernübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sowie im IAO-Programm für menschenwürdige Arbeit verankerten Beschäftigungsnormen nicht zur Anwendung bringen.
 - c) in Zusammenarbeit mit dem IBFG und Gewerkschaften der übrigen Globalen Gewerkschaftsverbände einen internationalen „Tag der Globalisierung“ zu organisieren und dafür zu werben, an dem auf die Probleme unserer Mitglieder hingewiesen würde, die tagtäglich mit den einschneidenden Folgen der Globalisierung zu kämpfen haben, und an dem sich alle Sektionen der ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften beteiligen können.
 - d) zu gewährleisten, dass auf die Missachtung der Menschenrechte von Gewerkschaftsmitgliedern in Zusammenhang mit ihrer gewerkschaftlichen Betätigung durch Unternehmen/Regierungen aufmerksam gemacht und durch Eingaben an die zuständigen Gremien dafür gesorgt wird, dass derartige Verstöße in der Zukunft nicht mehr stattfinden.
 - e) über eine Zusammenarbeit mit Nicht-Regierungsorganisationen (NGO), die der Gewerkschaftsbewegung wohlwollend gegenüberstehen, nachzudenken, um diese Ziele zu erreichen.

Antragsteller: Koordinierungsausschuss der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Vereinigten Königreich und Irland im Auftrag und im Namen von AMICUS; Associated Society of Locomotive Engineers & Firemen (ASLEF); National Union of Marine, Aviation, Shipping Transport Officers (NUMAST); National Union of Rail, Maritime & Transport (RMT); PROSPECT; Services, Industrial, Professional & Technical Union of Ireland (SIPTU); Transport & General Workers Union (TGWU); Transport Salaried Staffs' Assoc (TSSA); Union of Shop, Distributive & Allied Workers (USDAW); sowie UNISON

ITF-AUSSCHUSS FÜR ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR

Dok. XXXX C-16-UTC/Bericht

Die Ausschusssitzung fand am 17. August 2002 statt.

1. Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters

Der Ausschussvorsitzende, Anders Westin, wurde zum Berichterstatter ernannt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Ausschuss genehmigte den Bericht.

3. Solidarität globalisieren

An der Diskussion beteiligten sich drei Delegierte. Unter anderem wurden folgende Themen erörtert:

- Liberalisierung der öffentlichen Verkehrsdienste, Aktivitäten der WTO und Notwendigkeit der Erarbeitung gewerkschaftlicher Strategien.
- Gewalt am Arbeitsplatz und Möglichkeit der Organisation einer internationalen Kampagne zum Thema.

Die Sitzungsteilnehmer/innen einigten sich darauf, Statistiken über Gewalt am Arbeitsplatz, Informationen über Präventivmaßnahmen und bestmögliche Praktiken zu sammeln.

4. Entschließungsanträge

Dem Ausschuss wurden drei Entschließungsanträge vorgelegt:

- a) Entschließungsantrag Nr. 48 (Busse) – Der Ausschuss genehmigte den von der Sektionskonferenz Straßentransport einstimmig abgeänderten und verabschiedeten Entschließungsantrag.
- b) Entschließungsantrag Nr. 49 (Multinationale Busunternehmen) – Der Ausschuss bekräftigte den von der Sektionskonferenz Straßentransport einstimmig verabschiedeten Entschließungsantrag.

c) Entschließungsantrag Nr. 50 (Multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr) – Der Ausschuss genehmigte den von der Sektionskonferenz Straßenverkehr und der Sektionskonferenz Eisenbahn jeweils einstimmig abgeänderten und verabschiedeten Entschließungsantrag.

5. *Arbeitsprogramm 2002 - 2006*

Die Delegierten einigten sich darauf, dass die von der Sektionskonferenz Straßenverkehr und der Sektionskonferenz Eisenbahn jeweils verabschiedeten Arbeitsprogramme die Grundlage des Arbeitsprogramms des Ausschusses bilden sollten.

Als vordringlich definierten die Delegierten:

- Untersuchungen über Gewalt am Arbeitsplatz und mögliche Ausrichtung einer ITF-Kampagne.
- Untersuchung und Dokumentation der durch Privatisierung und Deregulierung herbeigeführten Strukturveränderungen im öffentlichen Nahverkehrssystem.
- Ausbau der Zusammenarbeit zwischen Bahn- und Straßenverkehrsgewerkschaften im ITF-Netz für multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr.

6. *Wahlen*

a) Ausschussvorsitzender

Guy Greivelding (FNCTTFEL, Luxemburg) wurde einstimmig gewählt.

b) Stellvertretende Ausschussvorsitzende

Martin Mayer (Transport and General Workers' Union, Großbritannien) und

Frank Holm (Norsk Transportarbeiderforbund, Norwegen) wurden einstimmig gewählt.

Man beschloss einstimmig, dass der Ausschuss eine Arbeitsgruppe einrichten sollte, die sich aus dem Vorsitzenden, den Stellvertretenden Vorsitzenden, regionalen Vertreter/innen (die von den Sektionen Straßenverkehr und Eisenbahn ernannt werden) und einer Frauenvertreterin (vom ITF-Frauenausschuss zu ernennen) zusammensetzen wird.

7. *Verschiedenes*

Die Sitzungsteilnehmer/innen bekräftigten einstimmig eine von der International Brotherhood of Teamsters (Vereinigte Staaten) unterbreitete Erklärung, in der der 40. Kongress der ITF aufgerufen wird, die Gewerkschaften in ihrem Kampf mit dem multinationalen Unternehmen National Express und deren Töchtern in den USA zu unterstützen.

G. Greivelding dankte A. Westin (Svenska Kommunalarbetsförbundet), der nach vierjähriger Tätigkeit als Ausschussvorsitzender in den Ruhestand geht, für seine Arbeit und wünschte ihm alles Gute.

Anders Westin

Berichterstatter

SEKTION EISENBAHN

Dok. XXXX C-16-RWSC/Bericht

Die Konferenz fand am 16. August 2002 statt.

Die Teilnehmer/innen eröffneten die Konferenz mit einer Schweigeminute für verstorbene Kolleginnen und Kollegen. Sie gedachten insbesondere Jimmy Knapp, der von 1990 bis 2001 Sektionsvorsitzender war, sowie T. L. Shana und Khangelani Mashalaba.

Man einigte sich darauf, die Wahlen vor dem Tagesordnungspunkt "Entschließungsanträge" durchzuführen und den neuen Vorsitzenden die restliche Sitzung leiten zu lassen.

1. *Wahl der Berichterstatterin/des Berichtstatters*

Der Sektionsvorsitzende wurde zum Berichterstatter ernannt.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

2. Tätigkeitsbericht

Elf Delegierte beteiligten sich an der Diskussion. Folgende Themen wurden u. a. angesprochen:

- Die Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten mobilisieren in einer schwierigen Zeit der Bahnprivatisierung und -restrukturierung weiterhin Solidarität unter der Ägide der ITF.
 - Die Liberalisierung der Bahnen und die damit einher gehende Verwässerung der Sicherheitsnormen erfordert einen zunehmenden grenzüberschreitenden Austausch zwischen den Gewerkschaften.
 - Das Streben der Unternehmen nach größtmöglichen Gewinnen bedroht die Sicherheitsnormen in der Bahnwirtschaft.
 - Die internationalen Finanzinstitutionen wie die Weltbank und der Internationale Währungsfonds (IWF) spielen eine negative Rolle bei der Privatisierung und Restrukturierung, weshalb die Gewerkschaften Einfluss auf ihre Politik nehmen müssen.
 - Die Strategie der Internalisierung externer Kosten muss weiter propagiert werden, da bei den Bahnen oft unzureichend investiert wird.
 - Es ist notwendig, Informationen auszutauschen, Solidarität auszubauen und neue Kampagnen zum Schutz der Bahnbeschäftigten und zur Erhaltung des Bahnsektors zu entwickeln.
 - Der Status und die Rolle von Arbeitnehmerinnen und Gewerkschaften im Bahnsektor müssen weiter gestärkt werden.
- Der Bericht wurde genehmigt.

3. Solidarität globalisieren

An der Diskussion beteiligten sich fünf Delegierte. Es wurde insbesondere auf den Erfolg des internationalen Aktionstages der Bahnbeschäftigten Bezug genommen, an dem 80 Prozent der angeschlossenen Gewerkschaften in der Sektion mobilisiert werden konnten. Die Sitzungsteilnehmer/innen einigten sich auf die Verabschiedung eines Vierjahresprogramms, um eine längerfristige Strategie erarbeiten zu können. Die Delegierten hoben die folgenden Punkte hervor:

- Internationale Solidarität ist bei Konflikten unerlässlich.
- Die Bahnbeschäftigten und ihre Gewerkschaften müssen in Gremien, die die Bahnpolitik festlegen, uneingeschränkt vertreten sein und an ihrer Arbeit beteiligt werden.
- Im Bahnsektor müssen nationale und internationale Normen erarbeitet werden.
- Die Kampagne der ITF-Sektion Eisenbahn muss weiter ausgebaut werden und mit einer stärkeren Beteiligung der Mitgliederbasis einhergehen.
- Die Anliegen von Arbeitnehmerinnen und jungen Bahnbeschäftigten müssen im Arbeitsprogramm der Sektion Eisenbahn stärker berücksichtigt werden.
- Die angeschlossenen Gewerkschaften müssen verstehen, was für internationale Solidaritätsaktionen erforderlich ist, und die Anforderungen erfüllen.

4. Wahlen

a) Sektionsvorsitzender

Norbert Hansen (TRANSNET, Deutschland) wurde einstimmig gewählt.

b) Stellvertretende Sektionsvorsitzende

Michael D. Rix (ASLEF, Großbritannien) und Julio Sosa (La Fraternidad, Argentinien) wurden einstimmig gewählt.

c) Frauenvertreterin

Sh. Buyanaa (Gewerkschaft der Bahnbeschäftigten in der Mongolei, Mongolei) wurde einstimmig gewählt.

5. Entschließungsanträge

Die Sektion musste sich mit zwei Entschließungsanträgen befassen.

- a) Entschließungsantrag Nr. 50 (Multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr) wurde einstimmig verabschiedet. Er war bereits am Vortag von der Sektionskonferenz Straßentransport einstimmig angenommen worden.
- b) Entschließungsantrag Nr. 51 (Bahnsicherheit) wurde mit Änderungen und Zusätzen ebenfalls einstimmig verabschiedet.

6. *Arbeitsprogramm 2002 - 2006*

Die Konferenzteilnehmer/innen verabschiedeten das Arbeitsprogramm mit den folgenden Änderungen und Zusätzen:

- Punkt 7 (Neufassung): "Harmonisierung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Sicherheitsvorschriften auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene"
- neuer Punkt 11: "weiterer Ausbau der ITF-Bildungsarbeit für die Mitgliederbasis zu den Anliegen der internationalen Gewerkschaftsbewegung im Bahnsektor".
- Hinzufügung von Punkt 12: "weitere Förderung der Frauenarbeit in der Sektion und eventuell Aufbau eines Frauennetzwerks in Abstimmung mit dem ITF-Frauenausschuss".

7. *Verschiedenes*

Norbert Hansen und David Cockroft sprachen Alois Weis (TRANSNET, Deutschland), der nach dem Ableben von Jimmy Knapp das Amt des Sektionsvorsitzenden übernahm und nun in den Ruhestand tritt, ihren Dank aus.

Die Konferenzteilnehmer/innen bekundeten ihre Solidarität mit der Vereinten Türkischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft (BTS), die im Rahmen ihrer Kampagne für das Recht auf Streik und Tarifverhandlungen sowie für angemessene Löhne eine Massendemonstration veranstaltet.

Das Sekretariat dankte den Delegierten für ihre Beiträge zum Jimmy-Knapp-Krebsfonds.

Norbert Hansen

Berichterstatler

SEKTION STRASSENTTRANSPORT

Dok. XXXX C-16-RTSC/Bericht

Die Sektionskonferenz Straßentransport fand am 15. August 2002 statt.

Die Konferenzteilnehmer/innen eröffneten die Sitzung mit einer Schweigeminute für verstorbene Kolleginnen und Kollegen.

1. *Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters*

Der Sektionsvorsitzende, Peter Baranowski, wurde zum Berichterstatter ernannt.

2. *Tätigkeitsbericht*

An der Diskussion über den Bericht beteiligten sich vier Delegierte. Unter anderem wurden folgende Themen erörtert:

- die Kampagne rund um den internationalen Aktionstag in Japan
- die rechtzeitige Unterstützung der ITF in einem kürzlichen Konflikt in der Elfenbeinküste und der wirkungsvolle Einsatz des Internets als Kommunikationsmittel
- die Einführung der Busderegulierung in Japan und die Reaktion der Gewerkschaften zur Verteidigung bestehender Arbeitsbedingungen
- die Privatisierung des öffentlichen Nahverkehrssystems und ihre Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation in Georgien
- die Förderung des öffentlichen Nahverkehrssystems als umweltfreundlicher Verkehrsträger und der angemessene Zugang zum öffentlichen Nahverkehr für behinderte Fahrgäste.

Der Bericht wurde genehmigt.

3. *Solidarität globalisieren*

An der Diskussion über diesen Tagesordnungspunkt beteiligten sich neun Delegierte. Bezüglich des Aktionstags unter dem Motto "Übermüdung tötet" beschlossen die Sitzungsteilnehmer/innen, ein Vierjahresprogramm als längerfristige Strategie zu entwickeln. Darüber hinaus wurde ausführlich über die Themenbereiche Verkehrslogistik und Personal im stationären Bereich diskutiert.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Die Delegierten wiesen auf folgende Punkte hin:

- Der Erfolg eines Aktionstags hängt von einer gut geplanten Vorbereitung ab, die auch Regionalsitzungen und sachbezogene Seminare umfasst.
- Mit der Kampagne rund um den Aktionstag wird Gewerkschaftsmitgliedern, Politikern, Arbeitgebern, der Öffentlichkeit und den Medien eine klare Botschaft vermittelt. Ohne diese Kampagne wäre die EU-Arbeitszeitrichtlinie nicht verabschiedet worden.
- Die Kampagne soll innovativ bleiben; es soll nun außerdem eine Allianz mit Beschäftigten in der Logistik verschiedener Verkehrsbereiche angestrebt werden.
- Die Sektion Straßentransport hat sich im Lauf der Kampagne grundlegend gewandelt. Die Gewerkschaften müssen gegen die Globalisierung zu Felde ziehen und die Kampagne in ihre tägliche Arbeit miteinbeziehen.
- Grenzüberschreitende Maßnahmen an Aktionstagen signalisieren den Arbeitgebern unmissverständlich, dass die Gewerkschaften zu wirkungsvollen gemeinsamen Aktionen auf internationaler Ebene fähig sind.
- Viele Beschäftigte im stationären Bereich sind Frauen; die Sektion muss daher mit dem ITF-Frauenausschuss zusammenarbeiten.
- Mit der zunehmenden Bedeutung der Verkehrslogistik könnte das Outsourcing von Arbeitsplätzen zunehmen; dadurch entsteht eine unsichere Beschäftigungssituation, obwohl die Arbeit nur von qualifiziertem Personal ausgeführt werden kann.
- Die Gewerkschaften müssen ihre Solidarität globalisieren, um gegen die Zunahme von unlauterem Wettbewerb und Sozialdumping zu kämpfen.
- Mit den Aktionstagen sollten auch Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen unterstützt werden.

4. Entschließungsanträge

Der Sektion wurden fünf Entschließungsanträge vorgelegt.

- a) Entschließungsantrag Nr. 46 (Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Todesfälle während der Lenktätigkeit) wurde nach Änderungen und Ergänzungen einstimmig verabschiedet.
- b) Entschließungsantrag Nr. 47 (Güterverkehr auf der Straße) wurde einstimmig angenommen.
- c) Entschließungsantrag 48 (Busse) wurde nach Änderungen und Ergänzungen einstimmig verabschiedet.
- d) Entschließungsantrag 49 (Multinationale Busunternehmen) wurde einstimmig genehmigt.
- e) Entschließungsantrag 50 (Multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr) wurde nach Änderungen einstimmig verabschiedet.

5. Arbeitsprogramm 2002 - 2006

Die Konferenzteilnehmer/innen verabschiedeten das Arbeitsprogramm mit den folgenden Änderungen bzw. Ergänzungen:

- Punkt 2 wie folgt abgeändert: "Fortsetzung der ITF-Kampagne rund um den internationalen Aktionstag gegen überlange Arbeitszeiten des Berufsfahrpersonals und gegebenenfalls Koordinierung von Aktivitäten mit Beschäftigten aus dem Logistikbereich in anderen Sektoren."
- Punkt 3 wie folgt abgeändert: "Förderung des öffentlichen Verkehrs und Maßnahmen zur Wahrung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen sowie der grundsätzlichen Bevorzugung von öffentlichen Betrieben in der Straßenverkehrswirtschaft"
- Punkt 4 wie folgt abgeändert: "Ausbau der Netzwerk-Aktivitäten im Hinblick auf multinationale Unternehmen und Bemühungen um die Schaffung von Welträten bei diesen Unternehmen"
- Punkt 6 wie folgt abgeändert: "Intensivierung der Tätigkeit von Arbeitsgruppen der Sektion für Personal im stationären Bereich und in der Logistik sowie für Beschäftigte im Taxigewerbe, Schulbusfahrer/innen und andere Beschäftigtengruppen"
- Neuer Punkt 12: Durchführung von Erhebungen über Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Straßentransport
- Neuer Punkt 13: Aufzeigen von Fällen wirtschaftlichen Missbrauchs durch Unternehmen im Straßentransport.

6. *Wahlen*

a) Sektionsvorsitzender

Peter Baranowski (ver.di, Deutschland) wurde einstimmig wiedergewählt.

b) Stellvertretender Sektionsvorsitzender (Güterverkehr)

Hugo A. Moyano (Federación de Camioneros, Argentinien) wurde einstimmig wiedergewählt.

c) Stellvertretender Sektionsvorsitzender (Personenverkehr)

Asbjørn Wahl (Norsk Kommuneforbund, Norwegen) wurde einstimmig wiedergewählt.

d) Frauenvertreterin

Kathy Landy (Bermuda Industrial Union, Bermudas) wurde einstimmig gewählt.

Die Delegierten dankten der bisherigen Frauenvertreterin Janaina Fernandes (CNTTT, Brasilien) für ihre Arbeit.

7. *Verschiedenes*

Es wurden keine sonstigen Punkte erörtert.

Peter Baranowski

Berichterstatter

SEKTION HÄFEN

Dok. XXXX C-16-DSC/Bericht

Die Sektionskonferenz Häfen fand am 16. August 2002 statt.

1. *Eröffnung und Ankündigungen*

Der Vorsitzende J. Bowers (USA) eröffnete die Sitzung. Es fand eine Schweigeminute für verstorbene Kolleginnen und Kollegen statt.

2. *Verabschiedung der Tagesordnung*

Die Tagesordnung wurde verabschiedet.

3. *Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters*

Ron Webb (Großbritannien) wurde zum Berichterstatter gewählt.

4. *Tätigkeitsbericht*

K. Marges legte den Bericht vor. Die Delegierten erörterten mehrere Themen, so zum Beispiel die Hafensicherheit, die Globalisierung und ihre Auswirkungen auf die Hafenwirtschaft, die Folgen der verschärften Sicherheitskontrollen in den Hafenanlagen für die Hafenbeschäftigten und die Bedeutung der Kampagne gegen gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen. Die Delegierten beschlossen, die Praxis des Vertical Tandem Lifting (VTL) von Containern – dem Heben von mehr als einem übereinander angeordneten und fest miteinander verankerten Containern von oben – abzulehnen und sich ihr zu widersetzen.

Anschließend wurde der Bericht des Sekretariats verabschiedet.

5. *Solidarität globalisieren*

David Cockroft brachte die Vorlage "Solidarität globalisieren" ein.

Mehrere Delegierte äußerten sich zur Vorlage und strichen die Bedeutung der Fortführung und Ausweitung des Programms heraus. Sie betonten insbesondere, wie wichtig die Bemühungen um Mitgliederwerbung unter nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten, die Erarbeitung von Strukturen zur Stärkung der gewerkschaftlichen Position gegenüber den multinationalen Unternehmen und die Bekämpfung gewerkschaftsfeindlicher Praktiken seien.

Die Konferenzteilnehmer/innen verabschiedeten die Vorlage einstimmig.

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

6. *Entschließungsanträge*

K. Marges informierte die Konferenzteilnehmer/innen, dass die Entschließungsanträge 34 und 35 zurückgezogen worden seien.

- Entschließungsantrag 36 (Wohlfahrtsfonds) wurde einstimmig verabschiedet.
- In Bezug auf Entschließungsantrag 37 (Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag) forderten mehrere Delegierte eine Änderung des Textes. So sollten auch andere von Hafenbeschäftigten durchgeführten Arbeiten erwähnt werden, die nicht unter den Begriff "Ladungsumschlag" fallen. Der Entschließungsantrag wurde verabschiedet, nachdem in Abs. 4 die Worte "Ladungsumschlag und andere Arbeiten" eingefügt wurden.
- Angesichts der direkten Auswirkungen von Teilen des Entschließungsantrags 38 (Marktzugang für Hafendienste in der Europäischen Union) auf manche Gewerkschaften wurde der Antrag vom Sekretariat in Abstimmung mit den angeschlossenen europäischen Gewerkschaften überarbeitet und in der abgeänderten Fassung einstimmig verabschiedet.
- Es fand eine lange Diskussion über Entschließungsantrag 39 (Internationaler Rat der Hafenbeschäftigten – IDC) statt. Der Entschließungsantrag wurde überarbeitet und in seiner abgeänderten Fassung von den Konferenzteilnehmer/innen verabschiedet.
- Dringlichkeitsantrag 2 (Solidarität mit der ILWU) wurde einstimmig verabschiedet.

7. *Arbeitsprogramm 2002 - 2006*

Nach der Hinzufügung des Punktes "Erarbeitung von Aktivitäten zur Bekämpfung der negativen Folgen von Globalisierung und Liberalisierung" wurde das Arbeitsprogramm einstimmig verabschiedet.

8. *Wahlen*

Folgende Personen wurden durch Akklamation gewählt:

- Vorsitzender: J. Bowers (USA)
- 1. stellvertretender Vorsitzender: B. Baete (Belgien)
- 2. stellvertretender Vorsitzender: P. Crumlin (Australien)
- Frauenvertreterin: M. Chaffart (Belgien)
- Die folgenden Delegierten wurden einstimmig in den Sektionsausschuss gewählt: G. Owens (USA), T. Dufresne (Kanada), R. Webb (Großbritannien), M. Rosenberg (Deutschland), N. Stam (Niederlande), E. Carrera (Spanien), A. Holodnuks (Lettland), C. Wanakenya (Kenia), O. Irabor (Nigeria), A. Sinclair (Jamaika), J. Cocchia (Argentinien), M. Masui (Japan), Lee Mun Hou (Singapur), T. Ryan (Neuseeland) sowie P. M. M. Haneef (Indien).

9. *Verschiedenes*

Es wurden keine weiteren Angelegenheiten zur Sprache gebracht.

R. Webb

Berichterstatter

SEELEUTESEKTION

Dok. XXXX C-16-SSC/Bericht

Die Sektionskonferenz der Seeleute fand am 15. August 2002 statt.

Vorsitzender: B. Orrell (Großbritannien), 1. stellvertretender Vorsitzender: T. Tay (Singapur), 2. stellvertretender Vorsitzender: D. Heindel (Vereinigte Staaten), Sekretär: J. Whitlow, Stellvertretender Sekretär: J. Bainbridge

1. *Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters*

D. Heindel (Vereinigte Staaten) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Sektionssekretär legte den Bericht vor. A. Panjri (Pakistan) forderte unter Verweis auf Abs. 337, Pakistan künftig beim ITF-Aufbauprogramm für Seeleutegewerkschaften zu berücksichtigen. H. Berlau (Dänemark) und P. Crumlin (Australien) äußerten sich zur Bedeutung einer weiteren Umsetzung der Empfehlungen der Sonderarbeitsgruppe für Mannschaftsdienstgrade. Sie unterstrichen die Notwendigkeit der Erarbeitung einer ITF-Strategie hinsichtlich der immer stärker auf den Markt drängenden chinesischen Seeleute, was von S. Idemoto (Japan) bekräftigt wurde. T. Santamera (Großbritannien) drängte auf eine baldige Sitzung der Sonderarbeitsgruppe. D. Morgan (Neuseeland) verwies auf die Zusagen zur Finanzierung künftiger Aktivitäten der Sonderarbeitsgruppe.

Der Vorsitzende machte auf die Notwendigkeit einer aktiven Mitwirkung der angeschlossenen Gewerkschaften am Weltschiffahrtstag aufmerksam und betonte die Bedeutung des Mottos "Give Seafarers the Freedom to be Safe" (Recht auf Sicherheit für Seeleute).

T. Abrahamsson (Schweden) und A. Tselentis (Griechenland) unterstrichen die im OECD-Schiffahrtsausschuss gemachten Fortschritte.

Der Vorsitzende dankte dem Sekretariat für die harte Arbeit bei der Organisation und Durchführung der Vielzahl der erwähnten Maßnahmen, was umso mehr gewürdigt werden müsse, da die Sektion zeitweise wegen Personalwechsel unterbelegt gewesen sei.

Der Bericht des Sekretariats wurde daraufhin verabschiedet.

3. Solidarität globalisieren

Der Sektionssekretär brachte die vom Generalsekretär ergänzte Vorlage "Solidarität globalisieren" ein.

M. Dickinson (Großbritannien) und H. Berlau (Dänemark) brachten ihre Enttäuschung darüber zum Ausdruck, dass die bei Maersk Sealand vertretenen Gewerkschaften die Gelegenheit zu einer Teilnahme an Gesprächen mit dem Unternehmen nicht genutzt hätten. S. Idemoto (Japan) unterstrich die Notwendigkeit der Mitgliederwerbung unter nicht gewerkschaftlich organisierten Seeleuten. P. Crumlin (Australien) meinte, man müsse im Rahmen der Kampagne für den Sektor alle Möglichkeiten ausschöpfen und die Beschäftigten sämtlicher Bereiche der Transportkette ansprechen.

Die Vorlage wurde einstimmig verabschiedet.

4a. Verabschiedung einer Grundsatzerklärung zum Thema Piratenunwesen und bewaffnete Raubüberfälle

Im Anschluss an eine Diskussion, an der B. Tampoe (Sri Lanka), S. Almeida (Brasilien), G. Oca (Philippinen), A. Serang (Indien) und H. Ikeda (Japan) teilnahmen und in deren Verlauf D. Morgan (Neuseeland) die Hinzufügung von "Piratenunwesen und bewaffnete Raubüberfälle" zu Abs. 11 vorschlug, wurde die abgeänderte Grundsatzerklärung (siehe weiter unten) einstimmig bekräftigt und verabschiedet.

4b. Überarbeitung von IAO-Rechtsinstrumenten

Es folgte eine ausführliche Beratung mit zahlreichen Beiträgen. Betont wurde insbesondere die Notwendigkeit, bei einer Änderung von IAO-Übereinkommen 108 eine Berücksichtigung der Interessen der Seeleute sicherzustellen. Die Konferenzteilnehmer/innen brachten ihre Zufriedenheit über die bisherigen Fortschritte bei der Überarbeitung der IAO-Rechtsinstrumente und die voraussichtliche Form der Instrumente zum Ausdruck.

Das Dokument wurde einstimmig bekräftigt und verabschiedet.

4c. Sicherheit in der Schifffahrt

Bedenken wurden unter anderem über die möglichen Beschränkungen des Zugangs von Inspektor/innen und Gewerkschaftsfunktionär/innen zu Schiffen zum Ausdruck gebracht. Die Vorlage wurde angenommen.

4d. Zusammensetzung des Sektionsausschusses

Die Konferenzteilnehmer/innen genehmigten die Änderungen am Mandat des Sektionsausschusses der Seeleute.

Die Konferenzteilnehmer/innen baten die Vertreter/innen der Region Nordamerika, zwei oder drei Mitglieder für den Sektionsausschuss zu benennen. Die beiden nordamerikanischen Delegierten sagten zu, später ihre Nominierungen vorzulegen.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

5. Entschließungsanträge

- Entschließungsantrag Nr. 22 (Schifffahrt) wurde einstimmig verabschiedet.
- Nachdem Bedenken bezüglich Entschließungsantrag Nr. 23 (Politik von Athen) geäußert wurden, wurde der Antrag zur neuerlichen Prüfung an den Sektionsausschuss der Seeleute zurückverwiesen.
- Es wurde vereinbart, Entschließungsantrag Nr. 25 (Bemannungsagenturen in der Schifffahrt) zu überarbeiten und zur Prüfung an die Gemeinsame Konferenz der Seeleutesektion und der Sektion Häfen weiterzuleiten.
- Entschließungsantrag Nr. 26 (Gesundheit und Sicherheit an Bord von Schiffen) wurde verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 27 (Personen in Seenot) wurde einstimmig verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 28 (Piratenunwesen und bewaffnete Überfälle auf Handelsschiffe) wurde einstimmig verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 29 (Beschäftigung afrikanischer Seeleute) wurde zur neuerlichen Prüfung an den Sektionsausschuss der Seeleute zurückverwiesen.
- Entschließungsantrag Nr. 30 (Dreigliedrige IAO-Gruppe hochgestellter Vertreter/innen Arbeitsnormen im maritimen Sektor) wurde einstimmig verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 31 (Bildung und Ausbildung für Schiffsoffiziere und Mannschaftsdienstgrade) wurde einstimmig verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 34 (Wohlfahrtsfonds) und Entschließungsantrag 35 (Mitgliedsbeiträge und Finanzplanung) wurden zurückgezogen.
- Entschließungsantrag Nr. 36 (Wohlfahrtsfonds) wurde verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 37 (Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag) wurde einstimmig verabschiedet.
- Dringlichkeitsantrag Nr. 1 (Zivile Mobilmachung unter griechischen Seeleuten) wurde einstimmig verabschiedet.
- Dringlichkeitsantrag Nr. 4 (Maritime Sicherheit und die Rechte der Seeleute) wurde einstimmig verabschiedet.

6. Arbeitsprogramm 2002 - 2006

Nach seiner Ergänzung um den Punkt "Untersuchung der Entwicklungen in der chinesischen Schifffahrt und ihrer Auswirkungen für die weltweite Schifffahrtswirtschaft durch eine neu einzurichtende Sonderarbeitsgruppe der Sektion" wurde das Arbeitsprogramm verabschiedet.

7. Wahlen

Folgende Personen wurden durch Akklamation gewählt :

- Vorsitzender: B. Orrell (Großbritannien)
- 1. stellvertretender Vorsitzender: T. Tay (Singapur)
- 2. stellvertretender Vorsitzender: D. Heindel (Vereinigte Staaten)
- Frauenvertreterin: J. Smith (Norwegen)

8. Verschiedenes

Entschließungsantrag Nr. 24 (ITF-Musterkollektivvertrag) wurde erörtert. A. Tselentis (Griechenland) bekräftigte die Bedeutung des Abschlusses von ITF-Musterkollektivverträgen bei Boykottaktionen. Er vertrat ebenfalls die Auffassung, dass der verfügbare Teil des Antrags mit der an die Gemeinsame Konferenz der Seeleutesektion und der Sektion Häfen zurückverwiesenen Erklärung in Einklang gebracht werden müsse.

I. Pawlow (Russland) referierte ausführlich über die Notwendigkeit einer Überarbeitung der ITF-Verfahren im Zusammenhang mit der Prüfung von Beitrittsgesuchen und unterstrich, dass man sich auf den Beitritt starker statt möglichst vieler Gewerkschaften konzentrieren müsse. Der Generalsekretär verwies darauf, dass die Beitritts- und Suspendierungsverfahren in der Satzung klar festgelegt seien.

D. Heindel

Berichterstatter

Grundsatzerklärung der ITF zum Piratenunwesen und bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe

Vorbemerkung

1. Das Phänomen des Piratenunwesens sowie bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe und Seeleute breitet sich seit einigen Jahren immer weiter aus; die Übergriffe selbst werden immer gewalttätiger und verwegener. Aufgrund der unsicheren Lage in vielen Ländern ist nicht damit zu rechnen, dass das Problem völlig ausgeremert werden kann, doch eine Eindämmung durch effektive Überwachung und sinnvollen Einsatz von Mitteln zur Abschreckung ist möglich. Fragen der zuständigen Gerichtsbarkeit und der anschließenden Strafverfolgung von Piraten waren von jeher ein Hindernis. Die Tatsache, dass zahlreiche Länder das Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für die Unterdrückung ungesetzlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Schifffahrt (*Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Navigation – SUA*), 1988, nicht ratifiziert haben, bedeutet häufig, dass die Verbrecher nicht zur Verantwortung gezogen werden. Piratenunwesen und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe sind ein Thema, das die ITF schon seit längerer Zeit beschäftigt, und werden von den Seeleutegewerkschaften überall verurteilt.
2. Die Seeschiffahrt ist der Antriebsmotor der globalisierten Wirtschaft und jeder Fall von Piraterie oder bewaffneten Raubüberfällen auf ein Schiff kann den internationalen Frieden und die internationale Sicherheit in Frage stellen.

Das Problem aus Sicht der Seeleute

3. Seeleute sind Zivilpersonen, die als Beschäftigte bemüht sind, enge und überlastete Schifffahrtsstraßen mit ihren Schiffen sicher zu durchfahren. Sie haben einen Rechtsanspruch auf sichere Arbeitsplätze und Unterkünfte, die frei sind von Gewalt. Allerdings sind sie zunehmend der Bedrohung durch gewalttätige Übergriffe ausgesetzt. Gleichzeitig verfolgen die Schiffsbetreiber eine langfristig angelegte Strategie der Reduzierung der Besatzungsstärken auf ein absolutes Minimum, während kriminelle Schiffe zunehmend als leichte Beute ansehn.
4. Reeder sind nur widerwillig bereit, Schiffe mit neuer Technik wie z. B. Überwachungskameras und sensorgesteuerten Alarmanlagen auszustatten oder in besonders risikobehafteten Gebieten zusätzliches, zuverlässiges Sicherheitspersonal bereitzustellen.
5. Die Leitlinien der IMO und des Internationalen Reederverbandes ISF schreiben "verstärkte Nachtwachen" und den Einsatz von Sicht- und Sicherheitswachen rund um die Uhr vor, doch stehen angesichts der hohen Arbeitsbelastung auf Schiffen heutzutage nur begrenzte Personalressourcen für diese Aufgaben zur Verfügung. Soweit in Häfen oder auf Reede örtliche Wachleute bereitgestellt werden, kann es vorkommen, dass sie unzuverlässig sind oder gar mit den Kriminellen gemeinsame Sache machen.
6. Bei einigen Fällen der jüngeren Zeit, bei denen die Besatzungsmitglieder auf entführten Schiffen ausgeraubt, misshandelt oder im Stich gelassen und die Piraten anschließend gefasst wurden, scheiterte eine Strafverfolgung der Schuldigen daran, dass keine geeigneten gesetzlichen Vorschriften auf nationaler Ebene existierten; es gibt daher also auch kein Mittel der Abschreckung, das ähnliche Handlungen in Zukunft verhindern helfen würde. Eine weitere besorgniserregende Entwicklung ist die Entführung von Schiffsbesatzungen zum Zwecke der Erpressung von Lösegeldern.

Definitionen

7. Die Definition für Piraterie gemäß Artikel 101 des UN-Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) beschränkt sich auf illegale Handlungen "an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht".
8. Die IMO definiert bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe als "jeder ungesetzliche Akt der Gewalt oder der Gefangenhaltung oder Akt der Räuberei bzw. dessen Androhung, bei dem es sich nicht um einen Akt der 'Piraterie' handelt und der sich gegen ein Schiff oder Personen bzw. Eigentum an Bord eines solchen Schiffes richtet und innerhalb einer rechtsstaatlichen Gerichtsbarkeit mit Zuständigkeit für derartige Straftaten stattfindet."
9. Die ITF unterstützt diese Definitionen und ist der Auffassung, dass Seeleute ungeachtet des Aufenthaltsortes des Schiffes vor Piratenunwesen und bewaffneten Raubüberfällen geschützt sein sollten. Für Seeleute macht es keinen Unterschied, ob sie sich auf hoher See, in den Hoheitsgewässern eines Staates, auf Reede oder in einem Hafen befinden. Solange Seeleute an Bord eines Schiffes leben und arbeiten, haben sie Anspruch auf ein sicheres und menschenwürdiges Arbeitsumfeld sowie auf eben solche Arbeitsbedingungen.

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

10. Die ITF ist in zahlreichen internationalen Foren aktiv und:
 1. akzeptiert die von der Generalversammlung der Vereinten Nationen und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedeten Leitlinien und Übereinkommen und bemüht sich aktiv darum, sie bekannt zu machen;
 2. bedauert, dass einige Staaten nicht auf den Aufruf der IMO und der UNO zur regionalen Zusammenarbeit mit Blick auf gemeinsame Maßnahmen zur Ausmerzung des Piratenunwesens und bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe reagieren;
 3. ist der Auffassung, dass alle Seeleute einen Anspruch auf ein sicheres Lebens- und Arbeitsumfeld haben; und
 4. verurteilt Flaggen- und Küstenstaaten, die ihrer Verantwortung gemäß dem Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen nicht nachkommen.
11. Die ITF fordert ein Ende des Piratenunwesens und bewaffneter Raubüberfälle, die eine Geißel der modernen Schifffahrt darstellen, und wird mit größtem Nachdruck
 1. durchsetzbare Rechtsinstrumente zur Strafverfolgung von Akten der Piraterie und bewaffneter Raubüberfälle einfordern;
 2. aktiv in allen Foren mitwirken, die den politischen Willen zur Unterdrückung und Bekämpfung des Piratenunwesens und bewaffneter Raubüberfälle stärken;
 3. auf den weiteren Ausbau sorgfältig abgestimmter Maßnahmen auf internationaler und regionaler Ebene zur polizeilichen Überwachung nationaler und internationaler Gewässer hinarbeiten;
 4. angesichts der Bedeutung der Handelsschifffahrt für die Weltwirtschaft für eine Intervention aller zuständigen Gremien der Vereinten Nationen, einschließlich der UNO-Generalversammlung und des UNO-Sicherheitsrates, eintreten;
 5. wo immer möglich für die breitere Nutzung gewaltfreier Sicherheitsmaßnahmen auf Schiffen eintreten und alle technischen Fortschritte im Bereich der Sicherheitsausrüstungen für Schiffe prüfen;
 6. darauf bestehen, dass die Besatzungen auf Schiffen, die in Seegebieten verkehren, in denen sich Piratenüberfälle und bewaffnete Raubüberfälle bekanntermaßen häufen, verstärkt werden, um die Umsetzung der von den Reedern ausgesprochenen Empfehlungen im Hinblick auf erhöhte Wachsamkeit und intensivierten Wachdienst zu erleichtern;
 7. alle geeigneten Gegenmaßnahmen fördern, die verhindern können, dass Seeleute Piratenunwesen und bewaffneten Raubüberfällen zum Opfer fallen;
 8. den Einsatz spezieller privater Wachleute an Bord von Schiffen unterstützen, soweit diese sowohl über eine angemessene Ausbildung verfügen als auch zuverlässig sind. Soweit nur die Mindestbesatzung an Bord ist, sollten diese Wachen in Gebieten mit besonders hohem Risiko für die gesamte Dauer der Durchfahrt des Schiffes an Bord bleiben;
 9. in Kontakten mit betroffenen angeschlossenen Gewerkschaften problematische Häfen identifizieren und, wo die Umstände dies angemessen erscheinen lassen, geeignete Abhilfemaßnahmen vorschlagen;
 10. nach Rücksprache mit den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in der Sektion Häfen und in Zusammenarbeit mit den Reedern alle erdenklichen Maßnahmen ergreifen, um den Schutz der Seeleute zu gewährleisten, soweit die Risiken für die Seeleute in Häfen oder der unmittelbaren Umgebung der Reede als unannehmbar hoch eingestuft werden; und
 11. in Zusammenarbeit mit den Reedern auf ein Höchstmaß an Sicherheit in den Häfen bzw. privaten Terminals bestehen.

GEMEINSAME KONFERENZ DER SEELEUTESEKTION UND DER SEKTION HÄFEN*Dok. XXXX C-16-JDSC/Bericht*

Die Gemeinsame Konferenz der Seeleutesektion und der Sektion Häfen fand am 17. August 2002 statt.

1. *Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters*

B. Orrell (Großbritannien) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. *Tätigkeitsbericht*

Der Bericht des Sekretariats wurde einstimmig verabschiedet.

3. *Solidarität globalisieren*

Die Konferenzteilnehmer/innen nahmen das Dokument einstimmig an.

4. *Politik von Delhi*

B. Orrell legte das Dokument vor.

- Seeleute-Charta: Der Verhaltenskodex und die Erklärung zum Verhaltenskodex wurden bestätigt und verabschiedet.
- Bareboat-Charter-Politik: Die Verfahren für die Prüfung von Bareboat-Charter-Anträgen wurden bestätigt und verabschiedet.
- Erklärung zu Billigflaggen: Über diesen Punkt wurde etwas ausführlicher diskutiert. Mehrere Delegierte brachten zum Ausdruck, dass sie eine deutlichere Wortwahl in der Erklärung bevorzugen würden. Angesichts der unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern wurde der Text jedoch als befriedigender Kompromiss akzeptiert. Die Erklärung wurde einstimmig bestätigt und verabschiedet.

5. *Entschließungsanträge*

B. Orrell informierte die Konferenzteilnehmer/innen, dass die Sektionskonferenz der Seeleute den Entschließungsantrag Nr. 23 (Politik von Athen) an den Sektionsausschuss der Seeleute zurückverwiesen habe.

- Entschließungsantrag Nr. 24 (ITF-Musterkollektivvertrag) wurde ausführlich diskutiert und einstimmig bestätigt und verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 25 (Bemannungsagenturen in der Schifffahrt) wurde vom Grundsatz her angenommen. Die Konferenzteilnehmer/innen beauftragten das Sekretariat, den Text in Abstimmung mit den Sektionsvorsitzenden und den Antragstellern neu zu formulieren und dabei den zum Ausdruck gebrachten Bedenken Rechnung zu tragen.
- B. Orrell teilte mit, dass die Entschließungsanträge Nr. 34 und Nr. 35 zurückgezogen worden seien.
- Entschließungsantrag Nr. 36 (Wohlfahrtsfonds) wurde verabschiedet.
- Die Konferenzteilnehmer/innen wurden darüber informiert, dass Entschließungsantrag Nr. 37 (Einsatz von Seeleuten im Ladungsumschlag) von der Sektionskonferenz Häfen mit folgenden Änderungen verabschiedet wurde: Unter Punkt 4 wurde nach dem Wort "Ladungsumschlag" der Wortlaut "und andere Arbeiten" eingefügt. Die Konferenzteilnehmer/innen verabschiedeten den Entschließungsantrag in seiner Neufassung und wiesen darauf hin, dass sämtliche Entschließungsanträge und Grundsatzprogramme, soweit erforderlich, entsprechend dieser Entscheidung abgeändert werden sollten.

6. *Arbeitsprogramm 2002 - 2006*

Die Konferenzteilnehmer/innen bestätigten die von der Sektionskonferenz der Seeleute und der Sektionskonferenz Häfen beschlossenen Arbeitsprogramme.

Die gemeinsamen Arbeitsprogramme der Seeleutesektion, der Sektion Häfen und der Sonderabteilung der Seeleute wurden nach Hinzufügung der folgenden Punkte bestätigt und verabschiedet :

- i. Überwachung der Musterkollektivverträge und der Umsetzung von Entschließungsantrag Nr. 24.
- ii. Fragen des Ladungsumschlags auf RoRo-Fährrschiffe auf festen Handelsrouten und insbesondere die Gewährleistung einer einheitlichen Strategie zum Ladungsumschlag durch Seeleute.
- iii. Entwicklung von Maßnahmen zur Bekämpfung der negativen Folgen der Globalisierung und Liberalisierung.

7. *Wahlen*

- Fair-Practices-Ausschuss (FPC)

Es wurde beschlossen, dass die Benennung von FPC-Mitgliedern auf der Grundlage des von der Konferenz genehmigten Papiers von den betroffenen nationalen Gewerkschaften in Abstimmung mit dem Sekretariat vorgenommen werden sollte.

- FPC-Lenkungsgruppe

Die folgenden Personen wurden einstimmig in die FPC-Lenkungsgruppe gewählt:

- B. Orrell (Großbritannien) – Vorsitzender der Seeleutesektion
- J. Bowers (Vereinigte Staaten) – Vorsitzender der Sektion Häfen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

- T. Tay (Singapur) – Erster Stellvertretender Vorsitzender der Seeleutesektion
- B. Baete (Belgien) – Erster Stellvertretender Vorsitzender der Sektion Häfen
- D. Heindel (Vereinigte Staaten) – Zweiter Stellvertretender Vorsitzender der Seeleutesektion
- P. Crumlin (Australien) – Zweiter Stellvertretender Vorsitzender der Sektion Häfen
- A. Chande (Tansania) – Regionalvorsitzender der Seeleutesektion für Afrika
- K. Afriyie (Ghana) – Regionalvorsitzender der Sektion Häfen für Afrika
- S. Idemoto (Japan) – Regionalvorsitzender der Seeleutesektion für Asien und den pazifischen Raum
- M. Kotwal (Indien) – Regionalvorsitzender der Sektion Häfen für Asien und den pazifischen Raum
- S. Almeida (Brasilien) – Regionalvorsitzender der Seeleutesektion für Lateinamerika und die Karibik
- M. Uruguaio (Brasilien) – Regionalvorsitzender der Sektion Häfen für Lateinamerika und die Karibik
- M. Desjardins (Kanada) – Regionalvorsitzender der Seeleutesektion für Nordamerika
- J. Spinosa (Vereinigte Staaten) – Regionalvorsitzender der Sektion Häfen für Nordamerika
- A. Tselentis (Griechenland) – Regionalvorsitzender der Seeleutesektion für Europa
- K. Hansen (Dänemark) – Regionalvorsitzender der Sektion Häfen für Europa

Vertreter der Seeleute

- M. Castro (Argentinien), T. Brown (Vereinigte Staaten), R. di Fiore (Italien), T. Abrahamsson (Schweden), I. Pawlow (Russland), G. Oca (Philippinen), A. Serang (Indien), Ting Kam Yeung (Hongkong)

Vertreter der Hafenschäftigten

- R. Howard (Südafrika), N. Stam (Niederlande), M. Rosenberg (Deutschland), A. Holodnuks (Lettland), Oh Moon Hwan (Taiwan)

8. *Verschiedenes*

P.-E. Nelin gab bekannt, dass dies seine letzte Gemeinsame Konferenz der Seeleutesektion und der Sektion Häfen sei, da er in den Ruhestand trete.

B. Orrell

Berichterstatter

Zusammensetzung des Fair-Practices-Ausschusses 2002 - 2006

Land	Gewerkschaft	Seeleute	Häfen
ARGENTINIEN	SEAMARA CCUOMM	Jorge Daniel Cocchia	Marcos Ricardo Castro
AUSTRALIEN			Paddy Crumlin (von Amts wegen)
	AIMPE MUA	Terry Snee	unbesetzt*1
BANGLADESCH	Bangladesh Seamen's Association	S. M. Shafiqur Rahman	
BELGIEN			Bob Baete (von Amts wegen)
	BTB CSC Transcom	Ivan Victor Myriam Chaffart	
BRASILIEN	CONTTMAF	Severino Almeida Filho	Mayo Uruguaio
KANADA	SIU ILWU	Michel Desjardins	
CHILE	Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Southship	Pedro Bascunan	Tom Dufresne

<i>Land</i>	<i>Gewerkschaft</i>	<i>Seeleute</i>	<i>Häfen</i>
CHILE	COMACH		Luis Mendez Tolosa
KROATIEN	SUC Hafenarbeitergewerkschaft Kroatiens	Branko Berlan	Dejan Abram Pantelis Stavrou
ZYPERN	FTPAAW		
DÄNEMARK	Dansk Navigatørforening SID	Jens Fage-Pedersen	Knud Hansen
ESTLAND	Estnische Föderation der Gewerkschaften der Beschäftigten in der See- und Flussschifffahrt	Ilja Donow	
FINNLAND	Auto-ja Kuljetusalan Työntekijäliitto-AKT r.y. Finlands Sjomannunion	Simo Zitting	Timo Raty
FRANKREICH	CFDT FO	Lilian Torres Dieter Benze	Didier Capelle Manfred Rosenberg K. Oswusu Afriyie
DEUTSCHLAND	ver.di		
GHANA	Maritime & Dockworkers' Union of TUC National Union of Seamen of TUC	L. V. Mensah Brian Orrell (von Amts wegen)	
GROSSBRITANNIEN	TGWU		Danny Maher
GRIECHENLAND	NUMAST PNO Föderation des Lade- und Löschpersonals	Mark Dickinson John Halas	Symeon Lefteriotis
GUYANA	Guyana Labour Union	Carvil Duncan	
HONGKONG	HKSU	Kam Yuen, Ting	
ISLAND	Sjomannefelag Reykjavíkur	Jonas Gardarsson	
INDIEN	NUSI Transport and Dockworkers' Union	Abdulgani Serang	Manohar Kotwal unbesetzt*1
INDONESIEN	KPI	Hanafi Rustandi	
IRLAND	SIPTU	Paul Smith	
ISRAËL	ISOU Transport Workers' Division of Histadrut	Avi Levy	Yigal Cohen
ITALIEN	FILT-CGIL FIT-CISL	Remo di Fiore	Leo Gaggiano
JAMAICA	Bustamante Industrial Trade Union		Alvin Sinclair
JAPAN	AJSU National Council of Dockworkers' Union of Japan (Zenkoku Kowan)	Sakae Idemoto	
KENIA	Dockworkers' Union		Masaya Tamada Joseph K. Kiliku
KOREA	FKSU KFPTWU	Pil Jae Kim	Oh Moon Hwan
LETTLAND	Udens Transporta Arodbiedriby Federacija Lettische Seeleutegewerkschaft der Handels- flotte	Igor Pawlow	Aleksejs Holodņuks
LITAUEN	Unabhängige Hafenarbeitergewerkschaft		Vladimiras Bendoraitis
MALAYSIA	UNEPASS		A. Balasubramaniam
MALTA	GWU	Emmanuel Zammit	
MEXIKO	Orden de Capitanes y Pilotes Navales de la República Mexicana	Raymundo Mata Contreras	

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

<i>Land</i>	<i>Gewerkschaft</i>	<i>Seeleute</i>	<i>Häfen</i>
MONTENEGRO	Unabhängige Gewerkschaft der Beschäftigten in Seeschifffahrt und Verkehr Montenegros	Sasa Milosevic	
NIEDERLANDE	FWZ	Ed Sarton	
NEUSEELAND	FNV BONDGENOTEN New Zealand Seafarers' Union Waterfront Workers' Union	Dave Morgan*2	Niek Stam Terry Ryan
NIGERIA	Maritime Workers' Union of Nigeria	J. K. Ozoroko	Anthony Emmanuel Nted
NORWEGEN	Det Norsk Maskinistforbund	Bjorn Degerud	
NORWEGEN	Norsk Transportarbeiderforbund		Per Østvold
PAKISTAN		unbesetzt*1	unbesetzt*1
PANAMA	FITTAMPS		Luis Amaya
PHILIPPINEN	AMOSUP PWUP	Captain Gregorio Oca	Roberto Oca Jnr.
POLEN	Nationale Schifffahrtssektion NSZZ 'Solidarnosc' Nationale Hafenarbeitersektion NSZZ 'Solidarnosc'	Jacek Cegielski	Kristov Szymichowski
PORTUGAL	SITEMAQ	Antonio Alexandre Picareta Delgado	unbesetzt*1
RUMÄNIEN	RSU FNSP	Aurel Stoica	Petre Costel
RUSSLAND	Russische Hafenarbeitergewerkschaft (DUR)		Alexander Schepel
SINGAPUR	SUR SOS Port Officers' Union	Igor Pawlow Leow Ching Chuan	Tan Hoon Kiang
SLOWENIEN	Slowenische Seeleutegewerkschaft	Thomas Tay (von Amts wegen)	
SÜDAFRIKA	SATAWU	Karl Filipcic	
SÜDPAZIFIK-(Tuvalu/Kiri- bati, Papua-Neuguinea)	KIOSU Papua New Guinea Maritime Workers' Industrial Union	Thulani Dlamini Tatoa Kaiteie*3	Veronica Mesatywa
SPANIEN	TOSU UGT FETCOMAR-CCOO	Tommy Alefaio*3 Manuel D. Segade Jose Perez	John Mahuk
SRI LANKA	CMU		Bala Tampoe
SCHWEDEN	Svenska Transportarbetareförbundet		Per Winberg
SCHWEIZ	SEKO	Tomas Abrahamsson	
TAIWAN	VHTL NCSU Taiwan Dock Workers' Federation	Nick Bramley Fang Fu Liang	Yao-Chang, Yang
TANSANIA	Tanzania Seamen's Union	A. H. Chande	
TRINIDAD & TOBAGO	SWWTU	Michael Annisette	
TÜRKEI	Türkische Seeleutegewerkschaft LIMAN-IS	Turhan Uzan	Raif Kilic
UKRAINE	Ukrainische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft	Michailo Kirjefew	Oleg Tscherkaschin

Land	Gewerkschaft	Seeleute	Häfen
USA		Dave Heindel (von Amts wegen)	John Bowers (von Amts wegen)
	ILWU AMO	Michael McKay	James Spinosa

*1 wird nach Konsultationen mit den betreffenden Gewerkschaften besetzt

*2 bis 2003; 2004 - 2006: Helen McAra

*3 alternierend

SEKTION FISCHEREIWIRTSCHAFT

Dok. XXXX C-16-FSC/Bericht

Die Sektionskonferenz Fischereiwirtschaft fand am 16. August 2002 statt.

Vorsitz: O. Jacobsen (Färöer Inseln), Sekretär: J. Whitlow, Stellvertretender Sekretär: J. Bainbridge

1. Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters

H. Rustandi (Indonesien) wurde zum Berichterstatter gewählt.

2. Tätigkeitsbericht

Der Vorsitzende legte den Bericht vor. H. Kobori (Japan) erklärte unter Bezugnahme auf Abs. 247 bis 249, dass die Fortschritte in der dort angesprochenen Frage unzureichend seien. Er forderte das Sekretariat auf, die praktische Seite der Billigflaggenkampagne in der Fischereiwirtschaft mit mehr Nachdruck zu verfolgen. Der Sektionssekretär erklärte, dass man von den angeschlossenen Gewerkschaften mehr Informationen über den Fischereibetrieb unter Billigflagge brauche. J. Schalonin (Russland) forderte mehr Rückmeldungen von den ITF-Inspektor/innen nach der Besichtigung russischer Fischereifahrzeuge. H. Rustandi (Indonesien) meinte, dass die IAO-Übereinkommen für die Fischereiwirtschaft bessere Unterkunft- und Arbeitsbedingungen für Beschäftigte in der Fischereiwirtschaft vorschreiben müssten. Es herrschte Einigkeit darüber, dass für den Sektor mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden müssten.

Der Vorsitzende sprach ausführlich über seine Arbeit als Sektionsvorsitzender in den letzten 22 Jahren und wies darauf hin, dass sich die Zahl der der Sektion angeschlossenen Mitgliedsgewerkschaften zwar verdoppelt habe, es aber nach wie vor enorm viele nicht gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte in der Fischereiwirtschaft gebe; viele davon würden in kleinen Betrieben arbeiten. Er gab seinen Rücktritt als Sektionsvorsitzender bekannt, da er seiner Meinung nach von der ITF-Führungsspitze in den letzten Jahren nicht die nötige Unterstützung erhalten habe.

Der Tätigkeitsbericht wurde angenommen.

3. Solidarität globalisieren

Der Sektionssekretär brachte die Vorlage "Solidarität globalisieren" ein. Das Papier wurde einstimmig verabschiedet.

4. Verabschiedung des politischen Grundsatzprogramms der Sektion (Neufassung)

Es folgte eine Diskussion, in deren Verlauf H. Rustandi die ITF aufforderte, bei den Regierungen stärker auf eine Ratifizierung des STCW-F-Übereinkommens zu drängen. Der Sektionssekretär informierte die Anwesenden, dass auf der letzten Generalversammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eine Entschließung verabschiedet worden sei, in der die Staaten zur Ratifizierung des Protokolls von Torremolinos und des STCW-F-Übereinkommens aufgefordert worden seien. P. Mortensen (Dänemark) wies darauf hin, dass die Institutionen der EU die europäischen Regierungen mit Nachdruck aufgefordert hätten, das STCW-F-Übereinkommen im Lauf des nächsten Jahres zu ratifizieren. Mortensen schlug im Abschnitt "Arbeitsbedingungen" einen neuen Absatz bezüglich der Besatzungsstärken vor. Es wurde vereinbart, den Sektionsausschuss zu bevollmächtigen, sich mit dem Thema zu befassen und das politische Grundsatzprogramm entsprechend

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

abzuändern. J. Smith (Vereinigte Staaten) forderte, unter Abs. 28 nach "interested parties in the fishing industry" (interessierte Parteien in der Fischereiwirtschaft) folgenden Wortlaut einzufügen: "including fishermen and their representative organisations" (einschließlich Beschäftigter in der Fischereiwirtschaft und ihrer Interessenvertretungen). Die Konferenzteilnehmer/innen stimmten dem zu. Nach einer Diskussion über Abs. 30 schlug Mortensen vor, den Text durch folgenden Passus zu ersetzen:

"Systems other than quota systems; such as days at sea, limitation of fishing gear designed to limit fishing activities have been used as fisheries management systems. However experience has shown that such systems can lead to excessive working hours, accidents and fatalities and a lack of protection of social conditions of crews. The ITF is therefore opposed to the use of such systems." (Als Fischereibewirtschaftungssystem werden auch andere Systeme als Quotensysteme angewandt, die sich zum Beispiel an den auf See verbrachten Tagen orientieren oder die zulässige Fischereiausrüstung beschränken, um die Fangtätigkeit einzuschränken. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass solche Systeme überlange Arbeitszeiten, Unfälle und Todesfälle sowie mangelnden Sozialschutz der Besatzungen zur Folge haben können. Die ITF lehnt die Anwendung solcher Systeme daher ab.)

Dieser Vorschlag wurde so genehmigt. Nach einer Diskussion wurde das Sekretariat aufgefordert, den Absatz über Billigflaggen ausführlicher auszuformulieren.

Das Grundsatzprogramm wurde mit den vereinbarten Änderungen verabschiedet.

5. Entschließungsanträge

- Entschließungsantrag Nr. 32 (Ausbildung und Befähigung von Ingenieuren auf kleinen Schiffen) wurde verabschiedet, nachdem unter Abs. 3 nach "im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)" der Passus "für die Ratifizierung und Inkraftsetzung des STCW-F-Übereinkommens und danach" eingefügt und außerdem folgender Abs. 4 neu hinzugefügt wurde: "FORDERT ferner, dass die Regierungen das STCW-F-Übereinkommen nicht zur Absenkung bestehender höherer Normen missbrauchen."
- Entschließungsantrag Nr. 40 (Billigflaggen in der Fischereiwirtschaft) wurde nach der Abänderung von "Anwendung von Übereinkommen 178 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)" in "Anwendung der in Übereinkommen 178 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) enthaltenen Bestimmungen" verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 41 (ITF-Kollektivvertrag für Fischereifahrzeuge unter Billigflagge) wurde abgeändert, indem der gesamte Text nach "einer Prüfung zu unterziehen" gestrichen und durch "und auch zu prüfen, ob ein solches Instrument überhaupt erforderlich ist" ersetzt wurde. Daraufhin wurde der Entschließungsantrag verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 42 (Bezahlung in der Fischereiwirtschaft) wurde verabschiedet.
- Entschließungsantrag Nr. 43 (STCW-F-Übereinkommen) wurde nach Hinzufügung des folgenden neuen Textes als Abs. 3 verabschiedet: "BESCHLIESST ferner, die Ratifizierung und Inkraftsetzung des STCW-F-Übereinkommens zu fördern und sich anschließend um seine Abänderung und Verbesserung parallel zu den relevanten Aspekten des STCW-Übereinkommens von 1995 zu bemühen."
- Entschließungsantrag Nr. 44 (Gesundheit und Sicherheit von Ingenieuren auf Fischereifahrzeugen) wurde verabschiedet, nachdem das Wort "Fischereifahrzeugen" im Titel durch "Schiffen" ersetzt wurde.
- Entschließungsantrag Nr. 45 (Weltfischressourcen) wurde nach der Streichung des Wortes "selbständiger" in Abs. 5 a) verabschiedet.

6. Arbeitsprogramm 2002 - 2006

Die Konferenzteilnehmer/innen verabschiedeten das Arbeitsprogramm nach der Hinzufügung des folgenden Wortlauts zum ersten Punkt "wobei Bildungsangebote genutzt werden, um nicht gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte als Gewerkschaftsmitglieder zu werben" und der Hinzufügung eines neuen Punktes mit dem Wortlaut: "Untersuchung der Unterschiede zwischen den Billigflaggen in der Fischereiwirtschaft und in der Schifffahrt".

7. Wahlen

Folgende Personen wurden gewählt/in ihren Ämtern bestätigt:

- Sektionsvorsitzender
Peter Mortensen (Dänemark)

- Asien/Pazifik
 - Hiroyuki Kobori (Japan) – Stellvertretender Vorsitzender
 - P. M. Mohammed Haneef (Indien)
 - Pil Jae Kim (Korea)
 - Hanafi Rustandi (Indonesien)
- Europa
 - Peter Mortensen (Dänemark) – Sektionsvorsitzender
 - Juri Schaloinin (Russland)
 - Manuel D. Segade (Spanien)
 - Ivan Victor (Belgien)
 - Johnny Hansen (Norwegen)
 - Helgi Laxdal (Island)
- Afrika
 - Mohammed Sardy (Marokko) – Stellvertretender Vorsitzender
 - Henry Oppong (Ghana)
- Lateinamerika/Karibik
 - Horacio Angriman (Argentinien) – Stellvertretender Vorsitzender
 - Luis Penteado (Brasilien)
 - Luis Almonacid A. (Chile)
- Nordamerika
 - nicht besetzt -
- Frauenvertreterin
 - Elena Rodriguez (Spanien)

Mortensen dankte der Sektion für seine Wahl zum Vorsitzenden und Oli Jacobsen für seine Arbeit als Sektionsvorsitzender, durch die er einen soliden Grundstock für die Zukunft der Sektion gelegt habe.

8. Verschiedenes

H. Kobori (Japan) informierte die Sitzungsteilnehmer/innen über die Ergebnisse der jüngsten Sitzung der Internationalen Walfangkommission und die Einrichtung eines Ausschusses zur Überwachung der Bewirtschaftung im Bereich des Thunfischfangs.

H. Rustandi

Berichterstatter

SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Dok. XXXX C-16-INSC/Bericht

Die Sektionskonferenz Binnenschifffahrt fand am 17. August 2002 statt.

Vorsitz: A Geeraerts (Belgien), Sekretär: J. Whitlow

1. Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters

N. Bramley (Schweiz) wurde zum Berichterstatter ernannt.

2. Tätigkeitsbericht

D. Benze (Deutschland) informierte unter Bezugnahme auf Abs. 280, dass nicht allein die luxemburgische Flagge Probleme bereite, sondern auch die Tatsache, dass Bemannungsagenturen mit Sitz in diesem Land Niedriglohnbesatzungen für den Dienst auf Schiffen unter deutscher Flagge bereitstellen. Mit Bezug auf Abs. 287 wies er ferner darauf hin, dass die

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) trotz gewerkschaftlicher Vorbehalte neue Bestimmungen zum Nachteil der Beschäftigten durchgesetzt habe. Benze appellierte an die Sektion Binnenschifffahrt, ihre Aktivitäten zu intensivieren, da der Sektor eine potenzielle Alternative zu den immer stärker überlasteten Straßen biete. R. Ponzi (Brasilien) pflichtete dem bei und wies darauf hin, dass die Binnenschifffahrt nicht nur ein alternativer Verkehrsträger sei, sondern einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung leisten könne, durch den sich die wirtschaftliche Lage in vielen Ländern verbessern ließe. B. Paas (Niederlande) informierte die Sitzungsteilnehmer/innen über die Schlussfolgerungen einer kürzlichen Europäischen Ministerkonferenz und über die Tatsache, dass China weltweit Binnenschifffahrtsunternehmen aufkaufe. F. Makanda (Simbabwe) und der Regionalsekretär für Afrika verwiesen auf die Notwendigkeit eines Binnenschifffahrtseminars für Afrika. M. Haneef (Indien), S. Mahmud (Bangladesch) und R. Ponzi informierten über Entwicklungen in ihren Regionen.

Der Tätigkeitsbericht wurde durch Akklamation verabschiedet.

3. *Solidarität globalisieren*

Der Sektionssekretär legte das Dokument "Solidarität globalisieren" vor.

Die Konferenzteilnehmer/innen genehmigten das Dokument und stellten fest, dass viele darin enthaltene Aspekte für die Sektion von unmittelbarer Bedeutung seien.

4. *Entschließungsanträge*

Es waren keine Entschließungsanträge an die Sektion verwiesen worden. D. Benze (Deutschland), Vorsitzender des Entschließungsausschusses, wies darauf hin, dass der von der Seeleutesektion verabschiedete Entschließungsantrag Nr. 22 sich auf den Fluss- bzw. Kanalverkehr beziehe. Er schlug vor, dass sich die Sektion Binnenschifffahrt mit diesem Aspekt befassen solle. Man kam überein, die im Entschließungsantrag enthaltenen Grundsätze zu unterstützen, da sie für die Beschäftigten in der Binnenschifffahrt von ebensolcher Bedeutung seien wie für die Seeleute.

5. *Arbeitsprogramm 2002 - 2006*

Nach Hinzufügung der folgenden Punkte verabschiedeten die Konferenzteilnehmer/innen das Arbeitsprogramm:

- Durchführung einer möglicherweise von externen Untersuchungen gestützten Umfrage über die weltweite Situation in der Binnenschifffahrt;
- Stärkung der Sektion und Bemühungen um Einrichtung eines Sektionsausschusses;
- Beschäftigung mit dem wachsenden Flusskreuzfahrtsektor unter Nutzung der Fachkenntnis des Kreuzschifffahrtsausschusses;
- Untersuchung der Sicherheitsprobleme, die durch den Verkauf überschüssiger Schiffe in andere Regionen entstehen.

6. *Wahlen*

Folgende Personen wurden per Akklamation gewählt :

- Vorsitzender
N. Bramley (Schweiz)
- Stellvertretende Vorsitzende
J. C. Pucci (Argentinien)
S. Mahmud (Bangladesch)
R. Opdelocht (Belgien)
- Frauenvertreterin
B. Paas (Niederlande)

7. *Verschiedenes*

D. Benze (Deutschland) verwies auf die verheerenden Hochwasserschäden in Deutschland und ihre sowohl kurz- als auch längerfristigen Folgen für die Beschäftigten in der Binnenschifffahrt. Das Problem sei teilweise auf die Erwärmung der Erdatmosphäre und die Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen zurückzuführen.

Der Sektionssekretär und der Generalsekretär wiesen darauf hin, dass der ausscheidende Vorsitzende in den Ruhestand gehe, und würdigten im Namen der Sektion seine Arbeit und seine Verdienste in den 19 Jahren seiner Tätigkeit als Vorsitzender der Sektion.

Nick Bramley
Berichterstatte



SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Dok. XXXX C-16-CASC/Bericht

1. Eröffnung der Sitzung

Die Sektionsvorsitzende Carla Winkler (IAMAW, USA) eröffnete die Sitzung mit einer Schweigeminute für die Opfer des 11. September 2001. In ihrer Eröffnungsrede unterstrich sie die Notwendigkeit einer Stärkung der Solidarität, um den Herausforderungen der zunehmenden Globalisierungs-, Liberalisierungs-, Deregulierungs- und Privatisierungstendenzen im Sektor begegnen zu können. Zudem hob sie hervor, dass man der Wirtschaftskrise entgegenwirken müsse, die bereits viele tausend Arbeitsplätze gekostet habe.

2. Wahl der Berichterstatterin/des Berichterstatters

Die Sektionsvorsitzende wurde einstimmig zur Berichterstatterin der Konferenz gewählt.

3. Bericht des Sekretariats

Sektionssekretär Shane Enright legte den Bericht vor. Er verwies auf den Personalwechsel in der Sektion, dankte dem ehemaligen Sektionssekretär Stuart Howard für seine Arbeit und begrüßte den stellvertretenden Sektionssekretär Ingo Marowsky sowie die Verwaltungsassistentin der Sektion Sarah Roberts, die beide neu hinzugekommen seien. Weiter verwies er auf die erhebliche Zunahme der Aktivitäten für das Bodenpersonal, die Bildungsarbeit sowie auf Initiativen zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr und das neue Programm für die Flugsicherungsdienste. Das alles habe man ohne zusätzliche Mittel erreicht. Auch die Zahl der internationalen Konferenzen sei gestiegen. So gab es eine dreigliedrige Luftverkehrssitzung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), die einige sehr nützliche und umfassende Schlussfolgerungen vorgelegt habe. Mit der Globalisierung, der zyklischen Wirtschaftskrise im Sektor und den Folgen des 11. September stehe die Sektion vor gewaltigen Herausforderungen. Eine erhebliche Zunahme der Arbeitskonflikte sei die Folge. Dazu zählten auch die harten Auseinandersetzungen in Mexiko und Pakistan, die internationale Solidarität erforderten, und über die berichtet wurde.

An der Debatte beteiligten sich Delegierte aus Togo, den USA, Dänemark, Frankreich, Argentinien, Norwegen, Australien, Benin, Pakistan, Mexiko, Japan, Deutschland, Brasilien, Großbritannien, der Türkei und Kanada. Nach näheren Erläuterungen zu einer Reihe von Punkten wurde der Bericht verabschiedet.

4. Wirtschaftsstrategie

Die Delegierten befassten sich mit einem Papier über die Vorkehrungen zur Weltkonferenz für den Luftverkehr der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die im März 2003 in Montreal (Kanada) stattfindet. Man beschloss, dass der Sektionsausschuss Empfehlungen zu Zielsetzungen und Strategien in Bezug auf dieses Ereignis vorlegen sollte. Die angeschlossenen Gewerkschaften wurden aufgefordert, Vertreter/innen für die ITF-Delegation zu benennen.

5. Lizenzierung des Kabinenpersonals

Die Delegierten genehmigten die Vorschläge für eine globale Kampagne für die Lizenzierung des Kabinenpersonals und bevollmächtigten das Sekretariat, in Abstimmung mit dem Vorsitzenden des Ausschusses Kabinenpersonal eine Arbeitsgruppe für die Kampagne einzurichten. Delegierte aus den USA, Argentinien, Italien, Australien, Dänemark, Bangladesch und Brasilien befürworteten den Vorschlag.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Die Delegierten stellten fest, dass die Vorsitzende des Ausschusses Kabinenpersonal, Betty Lecouturier (SNPNC, Frankreich), wegen Krankheit nicht an der Sitzung teilnehmen könne, und beschlossen, ihr beste Genesungswünsche zu übermitteln.

6. Flugsicherungsdienste

Die Konferenzteilnehmer/innen genehmigten Vorschläge zur Einrichtung eines ITF-Ausschusses Flugsicherungsdienste, dessen gewählte/r Vorsitzende/r dem Sektionsausschuss angehören werde. Im Verlauf der Debatte würdigten Vertreter/innen aus den USA, aus Italien, Benin und Großbritannien die Leistungen der Sektion im Bereich der Flugsicherungsdienste und befürworteten den Ansatz für diesen neuen Tätigkeitsbereich.

7. Sicherheitsgrundsätze

Delegierte aus Australien, Großbritannien, Japan, Dänemark, Frankreich, Togo, den USA und Korea äußerten sich zum Entwurf eines Dokuments der ITF über Sicherheitsgrundsätze für den Luftverkehr. Es wurde eine Reihe möglicher Änderungen an dem Dokument vorgeschlagen. Die Konferenzteilnehmer/innen einigten sich auf die Verabschiedung des Dokuments und die Rückverweisung an den Sektionsausschuss zur endgültigen Genehmigung. Damit verband sich die Aufforderung, dass es baldmöglichst als Grundlage für Aktionen der angeschlossenen Gewerkschaften zur Verfügung gestellt werden sollte.

8. Entschließungsanträge

Im Anschluss an eine Beratung bestätigten die Sitzungsteilnehmer/innen die Entschließung Nr. 4: Frauen und Globalisierung bei Air Afrique, die auf der ITF-Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft vom 11. bis 12. August 2002 in Vancouver verabschiedet worden war.

9. Arbeitsprogramm 2002 - 2006

Die Sitzungsteilnehmer/innen prüften und genehmigten das in Absatz 455 des Sekretariatsberichts enthaltene Arbeitsprogramm, wiesen jedoch darauf hin, dass die Arbeitsgruppe Berufliche Gesundheit und Sicherheit während des gesamten verstrichenen Vierjahreszeitraums aktiv gewesen sei.

In der Debatte unterstrichen viele Redner/innen, dass ITF-Aktionen gegen die immer zahlreicheren Billigfluggesellschaften dringend notwendig seien. Der Sektionssekretär unterrichtete die Sitzungsteilnehmer/innen, dass in Kürze eine Umfrage über Billigfluggesellschaften erscheine und demnächst eine zweitägige Sitzung einberufen werde, auf der man über Strategien diskutieren könne.

10. Wahlen

Die Sektionsvorsitzende Carla Winkler (IAMAW, USA) und der stellvertretende Sektionsvorsitzende Tim Lyle (TGWU, Großbritannien) wurden ohne Gegenkandidaten gewählt. Für die Wahl der Verbindungsbeauftragten für Frauenfragen und der sechs frei gewählten Vertreter/innen der Sektion lagen mehrere Wahlvorschläge vor, über die im Rahmen einer Abstimmung nach Mitgliedschaft entschieden wurde. Ellie Larson (AFA, USA) und Iqbal Vaid (TGWU, Großbritannien) wurden zu Stimmenzählern gewählt. Das Wahlergebnis lautet wie folgt:

- Vorsitz der Sektion
Carla Winkler (IAMAW, USA)
- Stellvertretender Vorsitz der Sektion
Tim Lyle (TGWU, Großbritannien)
- Verbindungsbeauftragte für Frauenfragen
Victoria Gray (IBT, USA)
- Frei gewählte Mitglieder (in alphabetischer Reihenfolge)
Steffen Kühnert (ver.di, Deutschland), Lars Erik Lilleodegard (Fellesforbundet, Norwegen), Guy Maclean (FAAA, Australien), Anupama Malik (AIFFAEU, Indien), Henri Popelier (VNC, Niederlande), Marlene Ruza (FNA, Brasilien)

Die Konferenzteilnehmer/innen genehmigten die Zusammensetzung des Ausschusses mit je einer Vertreterin/einem Vertreter pro Region und einer Vertreterin/einem Vertreter der einzelnen Untergruppen der Sektion, die von den entsprechenden regionalen oder sektoralen Fachgremien der Sektion Zivilluftfahrt gewählt wurden.

11. *Verschiedenes*

Die Sitzungsteilnehmer/innen genehmigten eine Erklärung über die Privatisierung von Air France (siehe weiter unten).

Die Sitzungsteilnehmer/innen verwiesen eine Forderung von IBT (USA) zur Reaktivierung des Ausschusses Cockpitpersonal, der mit Sicherheitsproblemen, Fusionen und internationalen Allianzen befasst werden sollte, an den Sektionsausschuss zur Prüfung und Beschlussfassung.

Carla Winkler

Berichterstatlerin

Erklärung zu Air France

Die Sektionskonferenz Zivilluftfahrt am 15. August 2002 in Vancouver

1. VERWEIST auf die aktuelle politische Lage in Frankreich und die vorgeschlagene Privatisierung der nationalen Fluggesellschaft Air France.
2. NIMMT den Widerstand der Mehrheit der Gewerkschaften, die die Beschäftigten bei Air France vertreten, gegen diese Pläne zur Kenntnis.
3. STELLT fest, dass sich die neoliberale Politik bei den Fluggesellschaften insbesondere im Falle von Fusionen auf die Beschäftigten, wegen der Streichung von Routen und einer Erhöhung der Flugpreise auf lange Sicht aber auch auf die Fluggäste sehr nachteilig auswirkt.
4. IST der Auffassung, dass die Privatisierung anderer Fluggesellschaften, vor allem nach dem 11. September 2001, die Problematik kurzfristiger, wirtschaftlich motivierter politischer Entscheidungen mit ihren negativen Auswirkungen auf die Sozialleistungen verdeutlicht.
5. WARNT die staatlichen Behörden vor einer Umsetzung solcher Pläne, die ideologischen und parteipolitischen Überlegungen entspringen.
6. NIMMT die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zur Kenntnis, die nicht durch Profitdenken verhindert werden darf.

SEKTION FREMDENVERKEHRSDIENSTE

Dok. XXXX C-16-TRSC/Bericht

1. *Eröffnung der Sitzung*

Der Vorsitzende der Sektion Fremdenverkehrsdienste (Richard Rosser, TSSA, Großbritannien) eröffnete die Sitzung mit einer Würdigung der Arbeit des Stellvertretenden Sektionsvorsitzenden Yukata Kasahara (Service Roren, Japan) für die Sektion. Kasahara stünde nicht mehr für den Sektionsausschuss zur Verfügung, da er in seiner Gewerkschaft Aufgaben außerhalb des Bereichs Fremdenverkehrsdienste übernommen habe. Außerdem dankte der Sektionsvorsitzende Stuart Howard, der bis 2000 Sektionssekretär war, für seine Arbeit für die Mitglieder der Sektion Fremdenverkehrsdienste und begrüßte Sektionssekretär Shane Enright, den Stellvertretenden Sektionssekretär Ingo Marowsky und Sarah Roberts, die Verwaltungsassistentin der Sektion.

Die Konferenzteilnehmer/innen gedachten in einer Schweigeminute den Beschäftigten der Fremdenverkehrswirtschaft, die bei den Anschlägen vom 11. September ums Leben gekommen sind.

2. *Wahl der Berichterstatlerin/des Berichterstatters*

Der Sektionsvorsitzende wurde zum Berichterstatler der Konferenz gewählt.

3. *Tätigkeitsbericht*

Der Sektionssekretär legte den Bericht vor. Er betonte, dass die ITF nur eine kleine Minderheit der weltweiten Beschäftigten in der Fremdenverkehrswirtschaft vertrete und das Gros der Mitglieder aus Europa und der Region Asien/pazifischer Raum stamme. Folglich sei eine Zusammenarbeit mit den anderen wichtigen Globalen Gewerkschaftsverbänden im Tourismussektor, UNI und IUF, unerlässlich für eine wirkungsvolle Interessenvertretung der angeschlossenen Mitglieder.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Doro Zinke, Generalsekretärin der Europäischen Transportarbeiter-Föderation, verwies auf die Notwendigkeit einer sektionsübergreifenden Zusammenarbeit und Koordination, da viele Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft, etwa das Busfahrpersonal, die Angestellten auf Kreuzfahrtschiffen und die Beschäftigten von Charter-Fluggesellschaften, auch Teil der Dienstleistungskette im Fremdenverkehr seien. Sie gab ferner einen Abriss der Entwicklungen in der Europäischen Union.

Hideaki Miyasaka (Service-Rengo, Japan), berichtete über die Entwicklungen in Asien und dem pazifischen Raum. Bei der regionalen Tourismuskonferenz im September 2001 in Bangkok habe man sich auf die Folgen der Ereignisse vom 11. September konzentriert und eine Intensivierung von Bildungsaktivitäten, den verstärkten Einsatz von E-Mails und Websites bei der Kommunikation, die Unterstützung bei der Anwerbung von Mitgliedern und eine intensivere Zusammenarbeit mit UNI und IUF gefordert.

Delegierte aus Finnland, Indien, Deutschland, Japan, Argentinien und Großbritannien äußerten sich zum Tätigkeitsbericht. Sie unterstrichen die Bedeutung der Bildungsarbeit, der Sektionskampagne gegen den Missbrauch von Minderjährigen im Sextourismus, den Wert der Europäischen Betriebsräte und die Ergebnisse der dreigliedrigen IAO-Fremdenverkehrssitzung "Think Tank" nach dem 11. September. Ferner verwiesen einige Delegierte auf die Bedeutung einer aktiven Anwerbung von Mitgliedern und auf Organisationsstrategien.

Der Sektionsvorsitzende berichtete über die Entwicklungen innerhalb des Europäischen Verbindungsausschusses für Fremdenverkehr (ETLC), einer gemeinsamen Plattform von ITF, IUF und UNI sowie deren Regionalorganisationen zur Vertretung der Interessen der Fremdenverkehrsbeschäftigten in der Europäischen Union. Der Sektionsvorsitzende sei derzeit auch Vorsitzender des ETLC. Die Sitzungsteilnehmer/innen dankten Kersten Howald, ETLC-Sekretärin, für ihre Arbeit im Namen der Organisation.

Eine Reihe von Delegierten berichtete über die negativen Auswirkungen des 11. September auf die Fremdenverkehrswirtschaft. Es sei zu beträchtlichen Stellenstreichungen, Gehaltsstopps oder Lohnkürzungen und zu einem Abbau der Beschäftigungsbedingungen gekommen. Die Reisebüros litten unter dem zurückgegangenen Verkauf von Flugtickets. Der drastische Rückgang des Flugreiseaufkommens nach dem 11. September habe diese Unternehmen sehr stark getroffen. Der Sektionsvorsitzende berichtete über die erfolgreiche Kampagne zur Rückgewinnung von Einkommen, welches Beschäftigte bei Thomas Cook durch Lohnkürzungen verloren hatten.

4. Solidarität globalisieren

Die Delegierten hoben die Bedeutung einer intersektionalen Zusammenarbeit zwischen den Globalen Gewerkschaftsverbänden hervor.

5. Arbeitsprogramm 2002 - 2006

Die Delegierten verabschiedeten das in Absatz 475 des Sekretariatsberichts enthaltene Arbeitsprogramm. Ferner genehmigten die Sitzungsteilnehmer/innen folgende zusätzliche Punkte für den Zeitraum 2002 - 2006:

- Einrichtung von Informationsnetzen über multinationale Unternehmen in der Fremdenverkehrswirtschaft.
- gewerkschaftliche Bildungsaktivitäten für Fremdenverkehrsbeschäftigte und ihre angeschlossenen Gewerkschaften.
- Aktionstag für den Fremdenverkehr, zu erarbeiten vom Sektionsausschuss.
- gegebenenfalls eine gemeinsame Fremdenverkehrssitzung von ITF, UNI und IUF für die Region Asien/Pazifik in Abstimmung mit der Region.

6. Wahlen

- Sektionsvorsitzender (ohne Gegenkandidat/in gewählt):
Richard Rosser (TSSA, Großbritannien)
- Stellvertretender Sektionsvorsitzender (ohne Gegenkandidat/in gewählt):
Hideaki Miyasaka (Service-Rengo, Japan)
- Verbindungsbeauftragte für Frauenfragen der Sektion:
Katri Höök (AKT, Finnland)
- Allgemeine Sektionsvertreter/innen:
Harriet Yeo (TSSA, Großbritannien), Gerd Hütter (ver.di, Deutschland), Hugo Perosa* (APA, Argentinien)
(*abhängig von der Erklärung der Mitgliedschaft in der Sektion Fremdenverkehrsdienste)

Erika Young (FILT-CGIL, Italien) und Joel David Strebel (KAPERS, Schweiz) fungierten als Stimmzähler.

7. Verschiedenes

Diana Holland (TGWU, Großbritannien), die Vorsitzende des Frauenausschusses, legte eine Erklärung über die Verteilung von unangemessenen Materialien an Delegierte vor und bat die Konferenzteilnehmer/innen um deren Verabschiedung. Unterstützt wurde sie von Shigeru Wada, dem Regionalsekretär der Region Asien/Pazifik, dem Sektionssekretär Shane Enright und dem Sektionsvorsitzenden Richard Rosser (TSSA, Großbritannien). In ihren Beiträgen verwiesen sie auf die Bedeutung des Bekenntnisses der ITF zur Gleichstellung und zur ITF-Politik des gegenseitigen Respekts. Die Erklärung (siehe weiter unten) wurde einstimmig angenommen.

Richard Rosser

Berichterstatte

Erklärung der Sektionskonferenz Fremdenverkehrsdienste

1. Die Konferenz der ITF-Sektion Fremdenverkehrsdienste am 17. August 2002 im Rahmen des 40. ITF-Kongresses in Vancouver (Kanada)
2. VERURTEILT auf das Schärfste, dass von einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft im Rahmen eines von ihr ausgerichteten Empfangs als Geschenk ein Kalender für 2003 mit sexuell eindeutigen und herabwürdigenden Bildern von Frauen verteilt wurde.
3. STELLT ferner fest, dass sich Frauen ebenso wie Männer, die diesen Kalender gesehen haben, in ihrer Würde verletzt fühlten.
4. IST der Auffassung, dass die Kalender, die das ITF-Logo tragen, den Ruf der gesamten Organisation schädigen.
5. BETONT, dass diese Handlung einer der ITF-Mitgliedsgewerkschaften dem in den ITF-Satzungen verankerten Grundsatz der Gleichbehandlung zuwider läuft und einen eindeutigen Verstoß gegen die ITF-Politik zum gegenseitigen Respekt darstellt, die vom Vorstand verabschiedet und mit den Kongressunterlagen an alle Delegierten verteilt wurde.
6. APPELLIERT an den ITF-Vorstand, in Anbetracht des Charakters der Darstellungen und der Tatsache, dass das ITF-Logo genutzt wurde, zu gewährleisten:
 - a) dass sich die betreffende Gewerkschaft verpflichtet, die verbliebenen Exemplare des Kalenders zu vernichten
 - b) dass ein/e verantwortliche/r Funktionsträger/in der betreffenden Gewerkschaft vor dem Plenum des Kongresses eine Entschuldigung abgibt
 - c) dass der Vorstand über die unmittelbare Außerkraftsetzung der ITF-Mitgliedschaft der betreffenden Gewerkschaft berät, falls die erwähnten Maßnahmen nicht ergriffen werden.
7. BITTET den Vorstand ferner, die ITF-Politik zum gegenseitigen Respekt ebenso wie seine uneingeschränkte Unterstützung für den Grundsatz der Gleichbehandlung von Männern und Frauen erneut zu bekräftigen.

KONFERENZ FÜR ARBEITNEHMERINNEN IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT: SCHLUSSFOLGERUNGEN

Dok. XXXX C-9/3

Die ITF-Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft vom 11. und 12. August 2002 in Vancouver (Kanada)

1. BEKRÄFTIGT das praxis- und kampagnenbezogene Vorgehen des ITF-Frauenausschusses bei der Umsetzung seines Arbeitsprogramms der letzten vier Jahre.
2. IST sich der Bedeutung des ITF-Bildungsprogramms bei der Unterstützung und Förderung der Beteiligung von Frauen an der Gewerkschaftsarbeit und der Übernahme gewerkschaftlicher Führungspositionen durch Frauen auf örtlicher und internationaler Ebene bewusst.
3. ERINNERT daran, dass das grundlegende Ziel der ITF-Frauenarbeit die konkrete Verbesserung der Lebensbedingungen von Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft weltweit ist.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

4. VERWEIST darauf, dass im Bemühen um Erreichen dieses Ziels den in der Konferenzvorlage "Frauen und Gewerkschaften in der globalisierten Verkehrswirtschaft" genannten Themen Priorität eingeräumt werden muss, und stellt insbesondere Folgendes fest:

- Die Globalisierung wirkt sich auf Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft anders aus als auf ihre männlichen Kollegen, denn in vielen der "neuen" Beschäftigungsbereiche werden vorwiegend Frauen eingesetzt. In diesen Bereichen handelt es sich oft um Stellen mit ungünstigen Bedingungen, d. h. sie sind schlecht bezahlt, werden manchmal nur als Teilzeit- oder befristete Stellen angeboten, bieten wenig Arbeitsplatzsicherheit oder schließen eine Gewerkschaftszugehörigkeit aus.
- Gleichzeitig rufen Stellenstreichungen und Umstrukturierungen infolge eines aggressiven, ungehinderten Wettbewerbs, aber auch im Zuge von Privatisierungen und einer Reduzierung von Sozialleistungen infolge von staatlichen Restrukturierungen bei den Beschäftigten Ängste hervor und sorgen dafür, dass die Arbeitnehmer/innen ihre Erwartungen zurückschrauben.
- In einem solchen Klima werden Beschäftigte untereinander sowie Frauen gegen Männer ausgespielt. So entsteht ein Arbeitsumfeld, in dem Einschüchterung und Angst vorherrschen und die Arbeitnehmer/innen sich oft machtlos fühlen. Verhindert werden kann dies durch eine hohe Gewerkschaftszugehörigkeit unter der Belegschaft, die eine entsprechende Schlagkraft der Gewerkschaft mit sich bringt. In einer globalisierten Wirtschaft ist eine starke internationale Gewerkschaftsorganisation wichtiger denn je für die Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft.

5. BESCHLIESST, die Lebensbedingungen der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft zu verbessern, indem sie ihnen Ängste nimmt, die Gewerkschaften schlagkräftiger macht und die gewerkschaftliche Solidarität erhöht, und fordert die ITF insbesondere auf:

- i. mit der Unterstützung von Maßnahmen zur Stärkung der Gewerkschaften in der ITF fortzufahren, indem sie durch strukturelle und satzungsbezogene Maßnahmen sowie durch Schulungs- und Bildungsarbeit (einschließlich der Schulung von Führungskräften) eine stärkere Beteiligung von Frauen an der Gewerkschaftsarbeit und innerhalb der Belegschaften fördert.
- ii. sich um eine stärkere Unterstützung dieser Ziele seitens der männlichen Kollegen zu bemühen, mit ihnen Bündnisse zu schließen und gegebenenfalls das Bewusstsein von männlichen ebenso wie weiblichen Beschäftigten durch Sensibilisierungskampagnen für geschlechtsspezifische Belange zu schärfen.
- iii. weitere Umfragen von Gewerkschaften in der ITF zu unterstützen, um herauszufinden, in welchen Bereichen sich die Einbindung von Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft in die Gewerkschaftsarbeit verbessern lässt.
- iv. weiterhin den Internationalen Frauentag am 8. März als Aktionstag im Rahmen der Kampagne *Women Transporting the World* (Frauen bewegen die Welt) als Teil der Initiative der Globalen Gewerkschaften zu fördern und die Gewerkschaften in der ITF aufzufordern, diesen Tag in den nächsten vier Jahren zu begehen; außerdem die Möglichkeiten im Rahmen der ITF-Kampagnen zu nutzen, um nicht gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmerinnen zum aktiven Einsatz und zum Beitritt zu den Gewerkschaften zu veranlassen, wobei insbesondere neue Wege zur Mitgliederwerbung unter Beschäftigten transnationaler Unternehmen gefunden werden müssen.
- v. eine geschlechtsspezifische Analyse über die Auswirkungen der Globalisierung auf die Arbeit von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft zu erstellen, die als Grundlage für künftige Kampagnenstrategien zur Durchsetzung der Grundrechte für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft genutzt werden kann.
- vi. darauf zu drängen, dass Gleichstellungsfragen bei Diskussionen innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung ganz oben auf der Tagesordnung stehen.
- vii. gegen Einschüchterung und Gewalt zu kämpfen.
- viii. Daten über Unternehmen in der Verkehrswirtschaft zu sammeln, die unverhohlen diskriminieren, und Öffentlichkeitskampagnen zu starten, um diese Unternehmen anzuprangern.
- ix. sich in multinationalen Unternehmen und transnationalen Zusammenschlüssen für die Entwicklung von Verhaltenskodexen für den Umgang zwischen den Geschlechtern einzusetzen, unter anderem auch mit positiven Aktionsprogrammen zur Bekämpfung von Geschlechtersegregation am Arbeitsplatz.
- x. mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden zusammenzuarbeiten, um ein oder mehrere multinationale Unternehmen für die Durchführung von Projekten im Rahmen der Bildungsarbeit und Mitgliederwerbung, schwerpunktmäßig für Frauen im Logistik- und Verkehrssektor, zu gewinnen.

- xi. mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden zusammenzuarbeiten, um eine Logistik-Arbeitsgruppe oder -konferenz einzurichten, in der geschlechtsspezifische Themen im Vordergrund stehen.
 - xii. an einer Callcenter-Arbeitsgruppe mitzuwirken oder eine solche Arbeitsgruppe einzurichten, die sich mit einer Ausweitung optimierter Mitgliederwerbestrategien und Verhaltenskodexe befasst.
 - xiii. so bald wie möglich den Bereich Telearbeit in der Verkehrswirtschaft wissenschaftlich zu analysieren, um herauszufinden, inwieweit die Unternehmen sie einzuführen versuchen, und darauf hinzuweisen, wie negativ sich eine solche Zersplitterung auf die Kundenbetreuung auswirken kann.
 - xiv. eine sektionsübergreifende Initiative zur Mitgliederwerbung unter stationär eingesetztem Personal zu unterstützen und diese Initiative auf weitere ITF-Sektionen auszuweiten.
 - xv. die Zusammenarbeit mit der Sektion Zivilluftfahrt und den maritimen Sektionen zu fördern, um zu gewährleisten, dass Sozialleistungen wie Mutterschaftsregelungen nicht im Zuge grenzüberschreitender Stellenbesetzungen verloren gehen; in diesem Zusammenhang muss die bestehende Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und anderen zuständigen Organisationen hinsichtlich der Erarbeitung entsprechender internationaler Bestimmungen ausgebaut werden.
 - xvi. unter den angeschlossenen Gewerkschaften eine Umfrage durchzuführen, um das Ausmaß und die Art der informellen Arbeit in der Verkehrswirtschaft festzustellen.
6. VERABSCHIEDET die beigefügten Entschlüsse zu den Themen
- Gewalt gegen Frauen – ein gesellschaftliches Problem
 - Wanderarbeitnehmerinnen im Verkehr
 - Die Rechte der Arbeitnehmerinnen
 - Frauen und Globalisierung bei Air Afrique.
7. UNTERSTÜTZT die vom 31. Oktober bis 2. November in Sydney (Australien) stattfindende 2. Weltkonferenz lesbischer und schwuler Gewerkschafter/innen, "Workers Out".

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Wichtige Kongressvorlagen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

TAGESORDNUNG

1. Feierliche Eröffnung
2. Ansprachen der Ehrengäste und der Vertreter/innen 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. Tätigkeitsbericht
 - Bericht des Sekretariats 1998 - 2002
 - Solidarität mobilisieren: Sachstandsbericht
8. Solidarität globalisieren
9. Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft
10. Finanzberichte und Berichte der Rechnungsprüfer (1998 - 2001)
11. Entschließungsanträge
12. Änderungsanträge zu den ITF-Satzungen
13. Mitgliedsbeiträge
14. Wahl der leitenden Gremien, der Kassenprüfer/innen, der Generalsekretärin/des Generalsekretärs, der Präsidentin/des Präsidenten und der Vizepräsident/innen
15. Sitz des Hauptbüros
16. Berichte von den Sektionskonferenzen

ARBEITSPROGRAMME 2002 - 2006

(verabschiedet auf den Sektionskonferenzen/Ausschusssitzungen)

Ausschuss für öffentlichen Personennahverkehr 2002-2006

Die Delegierten einigten sich darauf, dass die von der Sektionskonferenz Straßentransport und der Sektionskonferenz Eisenbahn jeweils verabschiedeten Arbeitsprogramme die Grundlage des Arbeitsprogramms des Ausschusses bilden sollten.

Als vordringlich definierten die Delegierten:

- Untersuchungen über Gewalt am Arbeitsplatz und mögliche Ausrichtung einer ITF-Kampagne.
- Untersuchung und Dokumentation der durch Privatisierung und Deregulierung herbeigeführten Strukturveränderungen im öffentlichen Nahverkehrssystem.
- Ausbau der Zusammenarbeit zwischen Bahn- und Straßenverkehrsgewerkschaften im ITF-Netz für multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr.

Sektion Eisenbahn

Dok. XXXX C-16/RWSC/WP

Im Folgenden sind die voraussichtlichen Arbeitsschwerpunkte der Sektion aufgeführt:

1. Gewährleistung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte der Bahnbeschäftigten
2. Organisation des internationalen ITF-Aktionstags der Bahnbeschäftigten zur Förderung der Bahnen und ihrer Sicherheitskultur
3. Abwehrmaßnahmen gegen die negativen Folgen von Privatisierung, Deregulierung und Liberalisierung der Bahnen
4. Schaffung von ITF-Netzwerken für internationale und multinationale Bahnbetreiberunternehmen, einschließlich Unternehmen im städtischen Verkehr und im öffentlichen Personennahverkehr
5. Erarbeitung branchenspezifischer Grundsatzprogramme zu Themen wie Bahnsicherheit, Internalisierung externer Kosten und Förderung nachhaltiger Mobilität
6. Erarbeitung von Informationsmaterialien über Bahnrestrukturierung, einschließlich Erforschung der Konsequenzen für Gesundheit und Sicherheit der Bahnbeschäftigten
7. Harmonisierung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Sicherheitsvorschriften auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene
8. Mitarbeit in regionalen Wirtschaftsgemeinschaften ebenso wie internationalen Institutionen
9. Förderung von Maßnahmen für einzelne Beschäftigtengruppen, z. B. Lokführer/innen und Instandhaltungspersonal (Fahrweg)
10. Zusammenarbeit mit der Sektion Straßentransport im Rahmen der Tätigkeit des ITF-Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr sowie mit allen anderen Sektionen in Fragen der Verkehrslogistik
11. weiterer Ausbau der ITF-Bildungsarbeit für die Mitgliederbasis zu den Anliegen der internationalen Gewerkschaftsbewegung im Bahnsektor
12. weitere Förderung der Frauenarbeit in der Sektion und eventuell Aufbau eines Frauennetzwerks in Abstimmung mit dem ITF-Frauenausschuss.

Sektion Straßentransport

Dok. XXXX C-16/RTSC/WP

1. Gewährleistung der Gewerkschaftsrechte der Beschäftigten im Straßentransport im Einklang mit IAO-Normen
2. Fortsetzung der ITF-Kampagne rund um den internationalen Aktionstag gegen überlange Arbeitszeiten des Berufsfahrpersonals und gegebenenfalls Koordinierung von Aktivitäten mit Beschäftigten aus dem Logistikbereich in anderen Sektoren
3. Förderung des öffentlichen Verkehrs und Maßnahmen zur Wahrung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen sowie der grundsätzlichen Bevorzugung von öffentlichen Betrieben in der Straßenverkehrswirtschaft

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

4. Ausbau der Netzwerk-Aktivitäten im Hinblick auf multinationale Unternehmen und Bemühungen um die Schaffung von Welträten bei diesen Unternehmen
5. Angebot praktischer Schulungs- und Bildungsmaßnahmen zur Mitgliederwerbung unter nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten
6. Intensivierung der Tätigkeit von Arbeitsgruppen der Sektion für Personal im stationären Bereich und in der Logistik sowie für Beschäftigte im Taxigewerbe, Schulbusfahrer/innen und andere Beschäftigtengruppen
7. Unterstützung für gewerkschaftliche Maßnahmen gegen gewalttätige Übergriffe am Arbeitsplatz
8. Erarbeitung von Informationsmaterialien zum Thema Gesundheit und Sicherheit einschließlich HIV/Aids
9. Beteiligung an sektionsübergreifenden Initiativen im Bereich Verkehrslogistik
10. Prüfung der Situation selbständiger Fahrer/innen
11. Ausbau der gewerkschaftlichen Mitarbeit in regionalen Wirtschaftsgemeinschaften
12. Durchführung von Erhebungen über Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Straßentransport
13. Aufzeigen von Fällen wirtschaftlichen Missbrauchs durch Unternehmen im Straßentransport.

Sektion Häfen

Dok. XXXX C-16/DSC/WP

Die folgenden Schlüsselbereiche werden den Schwerpunkt der Tätigkeit der Sektion während der kommenden vier Jahre bilden:

- Unterstützung für angeschlossene Gewerkschaften im Zusammenhang mit Hafenreformen
- Intensivierung der Kampagne "Abgelehnt: Gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen"
- weiterer Ausbau der Kampagne im Ladungsumschlag
- Schärfung des Bewusstseins für die Notwendigkeit verbesserten Humanressourcenmanagements in der Hafenwirtschaft
- Information der angeschlossenen Gewerkschaften über Entwicklungen im Zusammenhang mit der Einführung neuer Technologien
- Ausbau des Informations- und Solidaritätsnetzwerks unter angeschlossenen Gewerkschaften in einer Region
- Ausbau des Informations- und Solidaritätsnetzwerks unter angeschlossenen Gewerkschaften bei großen globalen Betreiberunternehmen in der Hafenwirtschaft
- Weiterentwicklung der politischen Strategien und Schärfung des Bewusstseins im Hinblick auf Gesundheit und Sicherheit
- Bereitstellung von Informationen über Arbeitsbedingungen und Tendenzen auf dem Arbeitsmarkt
- fortgesetzte Unterstützung der Billigflaggenkampagne
- Erarbeitung von Aktivitäten zur Bekämpfung der negativen Folgen von Globalisierung und Liberalisierung.

Seeleutesektion/Sonderabteilung der Seeleute (SSD)

Dok. XXXX C-16/SSC/6-1

Die Überarbeitung der IAO-Rechtsinstrumente für den maritimen Sektor und die Verabschiedung einer umfassenden "Grundrechte-Charta" für Seeleute wird im Mittelpunkt der Sektionstätigkeit stehen. Gleiches gilt für die politischen Aspekte der Billigflaggenkampagne. In diesem Zusammenhang muss die Sektion auf die günstigen Entwicklungen der jüngeren Zeit aufbauen und dafür sorgen, dass durchgreifende Maßnahmen gegen unternormige Flaggenstaaten verhängt werden. Die Sektion muss ihre Beziehungen zum Schifffahrtsausschuss der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) konsolidieren und versuchen, über dieses Gremium die Entwicklungen bei der Welthandelsorganisation (WTO) bezüglich der Ausdehnung des Allgemeinen Abkommens über den Dienstleistungsverkehr (GATS) auf Dienstleistungen im maritimen Sektor zu beobachten und zu beeinflussen. Die Sektion muss auch die Entwicklungen bei der IMO beobachten und mit Nachdruck auf die Verabschiedung zusätzlicher Regeln, vor allem zur Verbesserung der Sicherheit von Massengutfrachtern, hinarbeiten.

Im Folgenden sind einige der wichtigsten Schwerpunkte der Tätigkeit aufgeführt:

- Fortsetzung der politischen Kampagne für die Abschaffung des Billigflaggensystems und die Herstellung einer "echten Verbindung" zwischen Reeder/Unternehmen und Flagge
- Fortsetzung der politischen Kampagne gegen die unternormige Schifffahrt
- Ausweitung des Einflusses der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften in der Schifffahrtswirtschaft, u. a. durch fortgesetzte Vertretung der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften bei zuständigen zwischenstaatlichen Einrichtungen
- kritische Begleitung der Inkraftsetzung des Internationalen Kodex für das Sicherheitsmanagement (ISM Code), des STCW-Übereinkommens, des UN-Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) und des IAO-Übereinkommens 147 und Drängen auf ihre strikte Umsetzung
- Kampf gegen überlange Arbeitszeiten und die sich daraus ergebenden Probleme der Übermüdung und Stressbelastung
- Umsetzung internationaler Normen in allen Flaggenstaaten, u. a. durch Verabschiedung neuartiger Kontrollsysteme seitens zwischenstaatlicher Einrichtungen
- 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.
- Gewährleistung eines angemessenen Angebots an ausreichend qualifizierten Seeleuten und Wahrung eines nationalen Grundstocks an Schifffahrtsqualifikationen in den Schifffahrtsnationen sowie Werbung für den Seemannsberuf

Wichtige Kongressvorlagen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

- fortgesetzte Unterstützung für Studien und Forschungsarbeiten zu Fragen von Bedeutung für das Arbeitsleben der Beschäftigten in der Seeschifffahrt, u. a. den Konsequenzen der modernen Strukturen in der Schifffahrtswirtschaft, dem Schutz des menschlichen Lebens auf See und dem Arbeitsschutz
- Unterstützung für Bemühungen der angeschlossenen Gewerkschaften in einzelnen Ländern um Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen aller Seeleute
- Unterstützung für Bemühungen der angeschlossenen Gewerkschaften um Unterstellung aller Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter Nationalflagge, unabhängig von der Nationalität der betroffenen Seeleute, unter nationalstaatliche Bedingungen, mindestens aber Anwendung der IAO-Mindestnormen in ihrer Auslegung durch die ITF
- Förderung von sozialen Betreuungseinrichtungen für Seeleute
- Förderung der Mutterschaftsrechte von Beschäftigten in der Seeschifffahrt vor und nach der Geburt von Kindern sowie der Vaterschaftsrechte, und Bemühungen um Verabschiedung diesbezüglicher internationaler Normen
- 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
- Weiterentwicklung der maritimen Wirtschaftspolitik und regionaler Strategien, um spezifischen nationalen und regionalen Problemen Rechnung zu tragen
- optimale Nutzung der Ressourcen der Sektion mit dem Ziel einer weiteren qualitativen Verbesserung ihrer hochwertigen Arbeit und einer Stärkung ihrer Autonomie
- Untersuchung der Entwicklungen in der chinesischen Schifffahrt und ihrer Auswirkungen für die weltweite Schifffahrtswirtschaft durch eine neu einzurichtende Sonderarbeitsgruppe der Sektion.

Sektion Häfen, Seeleutesektion und Sonderabteilung der Seeleute (SSD)*Dok. XXXX C-16/JSDC/6-1*

Klim Folgenden sind einige der wichtigsten Schwerpunkte der Tätigkeit der Sonderabteilung der Seeleute (SSD) aufgeführt:

- Fortsetzung der gewerkschaftlichen Kampagne für die Abschaffung des Billigflaggensystems sowie gegen die unternormige Schifffahrt
- fortgesetzter Ausbau der Billigflaggenkampagne in den Regionen durch Kampagnenarbeit und zielgerichtete Aktionen
- fortgesetzte Bewertung der Arbeitsleistung der ITF-Inspektor/innen anhand der vorgegebenen Leitlinien
- Aufbau eines klarer strukturierten Schulungsprogramms zur besseren Qualifizierung der ITF-Inspektor/innen
- Suche nach neuen geographischen Bereichen für eine Stärkung der gewerkschaftlichen Aktivitäten der ITF-Inspektor/innen
- Ausweitung des Einflusses der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften in der Schifffahrtswirtschaft sowie fortgesetzte Bemühungen um Einbindung der Wirtschaft auf dem Wege des verstärkten Dialogs
- Ausbau der Tätigkeit im Kreuzschifffahrtssektor parallel zum anhaltenden Wachstum in der Branche
- Ausbau der Tätigkeit im Offshore-Sektor mit dem Ziel einer globalen Verbesserung des Sozialschutzes für die Beschäftigten
- Weiterverfolgung der in der "Politik von Delhi" festgeschriebenen politischen Strategien
- Überwachung der Musterkollektivverträge und der Umsetzung von Entschließungsantrag Nr. 24
- Fragen des Ladungsumschlags auf RoRo-Fährschiffe auf festen Handelsrouten und insbesondere Gewährleistung einer einheitlichen Strategie zum Ladungsumschlag durch Seeleute
- Entwicklung von Maßnahmen zur Bekämpfung der negativen Folgen der Globalisierung und Liberalisierung.

Sektion Fischereiwirtschaft*Dok. XXXX C-16/FSC/6-1*

Der Zustand der Weltfischbestände und die Tätigkeit der internationalen Organisationen werden mit Sicherheit die Arbeit der Sektion und die von ihr gesetzten Prioritäten nachhaltig beeinflussen. Einen wichtigen Platz im Arbeitsprogramm wird jedoch die Aussicht auf Verabschiedung einer umfassenden Sammlung von Arbeitsnormen speziell für den Fischereisektor innerhalb der IAO – ein langjähriges Anliegen der Sektion – einnehmen.

Weitere Aspekte der Tätigkeit, die in vielen Fällen bereits im Arbeitsprogramm der Sektion für die Zeit von 1998 bis 2002 enthalten waren, sind:

- die Ausweitung der Mitgliederbasis der Sektion und die Unterstützung von Mitgliederwerbekampagnen unter nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten des Sektors, wobei Bildungsangebote genutzt werden, um nicht gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte als Gewerkschaftsmitglieder zu werben
- Ausbau und Stärkung der Fähigkeit der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, den Bedürfnissen ihrer Mitglieder gerecht zu werden, u. a. durch Unterstützung beim Aufbau nachhaltigerer Gewerkschaftsstrukturen
- die Billigflaggenkampagne der Sektion Fischereiwirtschaft
- die Verabschiedung einer Grundsatzklärung zum Thema Ausländische Beschäftigte in der Fischereiwirtschaft in Form einer "Charta der Fischereibesetzten" und der Start einer Kampagne gegen die eklatante Ausbeutung und schlechte Behandlung, unter denen die Beschäftigten in der Fischereiwirtschaft zum Teil leiden
- die Erarbeitung einer Politik im Hinblick auf Fangmethoden und -geräte (einschließlich Treibnetze)

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

- die Erarbeitung einer Politik zum industriell betriebenen Fischfang
- die Werbung für die Ratifizierung des FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei und der Vereinbarung über dessen Einhaltung
- die Fortführung der aktuellen Tätigkeit im Hinblick auf die Internationale Walfang-Kommission mit dem Ziel, die Umsetzung der überarbeiteten Walfangpolitik zu gewährleisten
- die weitere Pflege der Beziehungen zu internationalen Organisationen, u. a. FAO, IAO, IMO, OECD, UNCSD und CONSSO
- der Ausbau der Solidarität und der Aufbau von Bündnissen
- Förderung des Dialogs mit anderen zuständigen Organisationen
- Werbung für die Ratifizierung des IMO-Übereinkommens über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) sowie des Protokolls von Torremolinos
- Öko-Kennzeichnung
- Untersuchung der Unterschiede zwischen den Billigflaggen in der Fischereiwirtschaft und in der Schifffahrt.

Die Sektion wird auch in Zukunft regelmäßige Sitzungen des Sektionsausschusses abhalten und die ITF-Regionaltätigkeit fortsetzen bzw. gegebenenfalls ausdehnen. Zur Bearbeitung spezifischer Fragen, die detaillierter Beratung bedürfen, kann es erforderlich werden, Sonderarbeitsgruppen mit zeitlich befristetem Auftrag einzurichten, z. B. im Zusammenhang mit den Aktivitäten bei der IAO.

Sektion Binnenschifffahrt

Dok. XXXX C-16/INSC/5-1

Die Tätigkeit der Sektion wird auch in Zukunft vor allem in den Regionen stattfinden.

Zu den Schlüsselangelegenheiten der Sektion während der bevorstehenden Kongressperiode werden die folgenden Punkte zählen:

- Erarbeitung politischer Strategien und Maßnahmen zur Bekämpfung des Einsatzes von Billigflaggen in der Binnenschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung der konkreten Probleme mit Billigflaggen in Südamerika und Niedriglohnbesetzungen in Europa
- Erarbeitung gewerkschaftlicher Verhaltenskodexe auf der Grundlage modellhafter Praktiken in dem Sektor
- Untersuchung von Möglichkeiten zur Bildung von Allianzen mit anderen Gremien, die an der Förderung der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Form des Verkehrs auf nationaler oder regionaler Ebene interessiert sind
- Sammeln von Informationen auf Regionalseminaren und bei anderen Maßnahmen und Weiterleitung an alle angeschlossenen Gewerkschaften
- Bemühungen um Aufnahme einer Sozialklausel in die Abkommen regionaler Gremien mit Zuständigkeit für die Binnenschifffahrt
- fortgesetzte Anstrengungen, um die Donau bei Novi Sad wieder für die Schifffahrt passierbar zu machen

- Anhebung der Mitgliederzahlen der Sektion und Unterstützung von Mitgliederwerbekampagnen unter nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten
- Suche nach wirksamen Kontrollmechanismen zur Einhaltung geltender Normen auf Basis eines verbesserten Ordnungsrahmens
- Erhaltung der Arbeitsplätze von Mitgliedern bei Eigentümerwechseln mit dem Ziel einer Absenkung der Arbeitskosten sowie angesichts des wachsenden, und zum Teil illegalen, Einsatzes nicht im Flaggenland wohnhafter Beschäftigter und zunehmender Automatisierung
- Aufbau eines Netzwerks von Kontaktpersonen der Sektion
- Durchführung einer möglicherweise von externen Untersuchungen gestützten Umfrage über die weltweite Situation in der Binnenschifffahrt
- Stärkung der Sektion und Bemühungen um Einrichtung eines Sektionsausschusses
- Beschäftigung mit dem wachsenden Flusskreuzfahrtsektor unter Nutzung der Fachkenntnis des Kreuzschifffahrtsschusses
- Untersuchung der Sicherheitsprobleme, die durch den Verkauf überschüssiger Schiffe in andere Regionen entstehen.

Darüber hinaus wird sich die Sektion im Rahmen einer übergeordneten Strategie zur Förderung einer nachhaltigen und integrierten Verkehrspolitik um einen Ausbau der Binnenschifffahrt bemühen. Auf regionaler Ebene werden erhebliche Anstrengungen erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass soziale Aspekte Berücksichtigung finden und die Entwicklungen in dem Sektor nicht durch Liberalisierung und Deregulierung mit dem Ziel einer Absenkung der Kosten dominiert werden. Zu diesem Zweck muss auf die Aufnahme von Sozialklauseln in die Abkommen regionaler Gremien mit Zuständigkeit für die Binnenschifffahrt hingearbeitet werden. Menschenwürdige Arbeit, Beschäftigungssicherheit und sichere Arbeitspraktiken müssen den Kernpunkt der Entwicklungen in dem Sektor bilden. Diese Überlegungen sind unverzichtbar, wenn der Fortbestand einer Qualifikationsbasis auf regionaler Ebene garantiert werden und die Wirtschaft in der Lage sein soll, angemessen qualifizierte Nachwuchskräfte zu gewinnen und auf Dauer zu halten.

Sektion Zivilluftfahrt

Dok. XXXX C-16/CASC/WP

Im Rahmen des Arbeitsprogramms werden die folgenden Punkte zu den vorrangigen Aufgaben gehören:

- internationale gewerkschaftliche Koordinierung im Rahmen internationaler Fluggesellschaftsallianzen
- internationale gewerkschaftliche Koordinierung bei transnationalen Betreibergesellschaften im Bereich der Bodenverkehrsdienste
- der wirtschaftliche Ordnungsrahmen (insbesondere die ICAO-Weltluftfahrtkonferenz)
- Erhaltung von Arbeitsplätzen (insbesondere im Rahmen der IAO)
- der gemeinsame transatlantische Luftraum (TCAA)

Wichtige Kongressvorlagen

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

- Personallizenzierung
- Einrichtung eines Ausschusses Flugsicherungsdienste
- Wiederbelebung der Arbeitsgruppe Berufliche Gesundheit und Sicherheit.

Die Sektion plant Konferenzen bzw. Arbeitstagen zu den folgenden Aspekten:

- Flugzeugwartung
- Beschäftigte im Bereich der Flugsicherheit
- Luftfrachtsektor
- Charterflugsektor
- Gewerkschaften und Fluggesellschaftsfusionen
- gewerkschaftliche Mitgliederwerbung und Billigfluggesellschaften.

Sektion Fremdenverkehrsdienste

Dok. XXXX C-16/TRSC/WP

Im Folgenden sind die voraussichtlichen Arbeitsschwerpunkte der Sektion aufgeführt:

- fortgesetzte Mitarbeit im EVAT
- Regionaltätigkeit Asien/Pazifik
- gemeinsame internationale ITF/IUL/UNI-Gewerkschaftskonferenz Tourismus
- verstärkte Anknüpfung an die Tourismusaspekte der Tätigkeit anderer Sektionen
- Einrichtung von Informationsnetzen über multinationale Unternehmen in der Fremdenverkehrswirtschaft
- gewerkschaftliche Bildungsaktivitäten für Fremdenverkehrsbeschäftigte und ihre angeschlossenen Gewerkschaften
- Aktionstag für den Fremdenverkehr, zu erarbeiten vom Sektionsausschuss
- gegebenenfalls eine gemeinsame Fremdenverkehrssitzung von ITF, UNI und IUF für die Region Asien/pazifischer Raum in Abstimmung mit der Region.

ÄNDERUNGEN ZU DEN ITF-SATZUNGEN

Änderung A: Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada) BESCHLIESST die folgenden Änderungen an den ITF-Satzungen:

i) EINLEITUNG

- Abs. (2) wie folgt abändern:
- "der Hautfarbe, Nationalität, des Geschlechts, der Rasse oder des Glaubens" streichen;
- stattdessen einfügen: "von Geschlecht, Nationalität, Rasse oder Hautfarbe, Alter, sexueller Orientierung, Behinderungen oder Überzeugungen"

d) Mit dieser Änderung soll der Wortlaut der Satzung an den modernen Sprachgebrauch angepasst und stärker auf die Anliegen jüngerer Mitglieder eingegangen werden.

ii) ARTIKEL I – ZIELE UND METHODEN

a) Abs. (2) (a) um eine Bezugnahme auf die Kernarbeitsnormen ergänzen. Neuer Wortlaut:

b) "der Förderung der weltweiten Anerkennung der IAO-Übereinkommen 87 (Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechts) und 98 (Schutz des Vereinigungsrechts und des Rechts zu Kollektivverhandlungen), ~~und anderer grundlegenden~~ **anderer grundlegenden Arbeitsnormen** und einschlägiger Texte der IAO;"

c) Mit diesem Vorschlag soll zum Ausdruck gebracht werden, dass sich die internationale Gewerkschaftsbewegung den grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation in Bezug auf die Vereinigungsfreiheit ebenso wie die Abschaffung von Zwangsarbeit, Diskriminierung und Kinderarbeit verpflichtet fühlt.

iii) ARTIKEL IV – KONGRESS

a) Am Ende von Abs. (5) einfügen:

b) "Die angeschlossenen Gewerkschaften sind bemüht zu gewährleisten, dass die Anzahl der weiblichen Delegierten mindestens ihrem proportionalen Anteil an der Gesamtmitgliederzahl der Gewerkschaft entspricht. Dessen ungeachtet sollte jeder Delegation, die aus mehr als drei Personen besteht, mindestens ein weibliches Mitglied angehören."

c) Mit diesem Vorschlag soll den Gewerkschaften ein Anreiz gegeben werden, die Mitarbeit der Frauen im höchsten Entscheidungsgremium der ITF zu verstärken. Mit dem Vorschlag wird keine Gewerkschaft verpflichtet, Frauen in ihre Delegation mit einzubeziehen, doch sollte er als Teil eines schrittweisen Prozesses angesehen werden, um eine bessere Vertretung der Frauen auf dem Kongress zu erreichen.

iv) ARTIKEL VII – PRÄSIDENT/IN UND VIZEPRÄSIDENT/INNEN

a) Abs. (1), 2. Satz:

"Die Präsidentin/Der Präsident und vier der Vizepräsident/innen sollen aus unterschiedlichen regionalen Wahlgruppen stammen, und eine dieser Positionen ist mit einer Frau zu besetzen." streichen;

b) stattdessen einfügen: "Von diesen sechs Positionen ist mindestens eine mit einer Frau zu besetzen und fünf Inhaber/innen sollen aus unterschiedlichen Wahlgruppen stammen."

c) Mit dieser geänderten Formulierung hofft der Frauenausschuss, eventuellen Missverständnissen vorzubeugen, die sich aus der augenblicklichen Formulierung dieses Satzes ergeben könnten, die (zumindest in der englischsprachigen Fassung) dahingehend ausgelegt werden könnte, dass eine Frau nie ITF-Präsidentin werden kann und dass nicht mehr als eine der erwähnten Positionen mit einer Frau besetzt werden kann.

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

v) ARTIKEL XII – KONFERENZ UND AUSSCHUSS FÜR ARBEIT- NEHMERINNEN IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT

- a) Abs. (1) wie folgt abändern:
 b) "~~Vor jedem ordentlichen Kongress~~ **Als Teil jedes ordentlichen Kongresses** findet eine Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft statt."
 c) Durch diese Änderung würden die ITF-Frauenstrukturen den ITF-Sektionsstrukturen gleichgestellt. Die Beschlüsse der Frauenkonferenz und die Wahl des Frauenausschusses erhielten auf diese Weise denselben Status wie die Wahl der Sektionsausschüsse im Rahmen des Kongresses, d. h. sie stünden unter dem Vorbehalt der endgültigen Ratifizierung durch das Plenum.

vi) ARTIKEL XII – KONFERENZ UND AUSSCHUSS FÜR ARBEIT- NEHMERINNEN IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT

- a) Abs. (3), 1. Satz wie folgt abändern:
 b) "Der Ausschuss für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft wird vom Kongress gewählt." streichen;
 c) stattdessen einfügen: "Die Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft wählt einen Ausschuss."
 d) Dieser Änderungsantrag verfolgt dasselbe Ziel wie der vorstehende Antrag v).

vii) ARTIKEL XII – KONFERENZ UND AUSSCHUSS FÜR ARBEIT- NEHMERINNEN IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT

- a) Abs. (3) desweiteren wie folgt abändern:
 b) Nach dem 2. Satz in der geltenden Fassung, der wie folgt endet "... und interessierte angeschlossene Gewerkschaften davon zu unterrichten." neu einfügen:
 c) "Zu diesem Zweck kann der Ausschuss der Generalsekretärin/dem Generalsekretär die Einberufung von Sitzungen und/oder Konferenzen vorschlagen. Die Generalsekretärin/Der Generalsekretär unterbreitet dem Geschäftsführenden Ausschuss auf jeder Sitzung einen Terminplan für derartige geplante Sitzungen zur Genehmigung. In dringenden Fällen ist die Generalsekretärin/der Generalsekretär befugt, in Rücksprache mit der Präsidentin/dem Präsidenten der ITF Tagungen einzuberufen."
 d) Auch mit diesem Änderungsantrag sollen die Frauenstrukturen mit den für die Sektionen geltenden Regelungen (derzeit Artikel XIII) in Einklang gebracht werden. Sitzungen und Konferenzen in der Zeit zwischen zwei Kongressen würden damit ebenso behandelt wie Sitzungen und Konferenzen der Sektionen.

Änderung B: Gender Mainstreaming

Der 40. ITF-Kongress vom 14. bis 21. August 2002 in Vancouver (Kanada)

- BESCHLIESST die folgende Änderung an den ITF-Satzungen:
- Am Ende von Artikel I, Abs. 2 c), den folgenden Wortlaut anzufügen:
- "einschließlich der Chancengleichheit für alle und Gender Mainstreaming bei allen Aspekten der ITF-Tätigkeit."

4. Dieser Änderungsantrag zielt auf die Tatsache ab, dass die Politik der Chancengleichheit nicht "neutral" sein kann; sie respektiert die Unterschiedlichkeit zwischen Männern und Frauen und kann nur dann erfolgreich sein, wenn sie integraler und ausgewiesener Bestandteil der gewerkschaftlichen Politik ist, dem sich Beteiligte aller gewerkschaftlichen Handlungsebenen verpflichtet fühlen. Bereits 1995 verabschiedete die 4. Weltfrauenkonferenz in Peking eine Resolution, die die Staaten der Welt auffordert, das Prinzip des Gender Mainstreaming umzusetzen. Viele Staaten, so auch die Mitgliedsländer der Europäischen Union, fühlen sich inzwischen diesem Prinzip verpflichtet. Nicht nur die Staatsregierungen, sondern auch die Gewerkschaften sind weltweit aufgefordert, diesen Politikansatz im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu verwirklichen.

WAHL DES VORSTANDS

Dok XXXX C-14/EB/1

- Die Wahl des ITF-Vorstands erfolgt gemäß Artikel V der ITF-Satzungen, der im Wesentlichen Folgendes besagt:
 - Dem Vorstand gehören vom Kongress gewählte Mitglieder und die Generalsekretärin/der Generalsekretär an.
 - 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.
 - Der Vorstand wird aufgrund der von den regionalen Wahlgruppen unterbreiteten Wahlvorschläge gewählt. Jede Kongressdelegation hat das Recht, innerhalb ihrer Wahlgruppe Wahlvorschläge zu unterbreiten.
 - 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.
 - 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 V, 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 unterbreitet sollten, wobei in jeder regionalen Wahlgruppe mindestens eine der auf diese Weise zur Wahl vorgeschlagenen Personen eine Frau sein muss:

<i>Regional- und Subregionalgruppen</i>	<i>Vorstandssitze</i>
EUROPA	3
Österreich, Deutschland, Schweiz	
Albanien, Armenien, Aserbaidschan,	
Bosnien, Bulgarien, Kroatien,	

Wichtige Kongressvorlagen

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

	Tschechische Republik, Estland, Georgien, Ungarn, Lettland, Litauen, Montenegro, Polen, Rumänien, Russland, Slowenien, Ukraine	3
	Dänemark, Färöer-Inseln, Finnland, Island, Norwegen, Schweden	2
	Großbritannien und Irland	2
	Zypern, Griechenland, Israel, Italien, Jordanien, 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, Kap Verde, Tschad, Kongo, Demokratische Republik Kongo, Dschibuti, Ägypten, Eritrea, Äthiopien, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry, Elfenbeinküste, Kenia, Liberia, Malawi, Mali, 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
	Korea, Kasachstan, Usbekistan, Mongolei, Hongkong, Taiwan	1
	Burma, Indonesien, Kambodscha, 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, Barbados, Bermudas, Brasilien, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Curaçao, Dominica, Dominikanische Republik, Ecuador, Grenada, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaika, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, El Salvador, 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

3. Der Vorstand empfiehlt ferner, dass es mit Ausnahme der Wahlgruppe "Nordamerika" (die nur zwei Länder umfasst) keinem Land mit weniger als 300.000 beitragszahlenden 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.

4. In regionalen Wahlgruppen mit mehr als einer Unterregion finden innerhalb jeder Unterregion in geheimer Abstimmung Wahlen auf Grundlage der von den entsprechenden Gewerkschaften unterbreiteten Wahlvorschläge statt. Um ein weiteres, weibliches Vorstandsmitglied zu wählen, findet eine separate Abstimmung unter Beteiligung aller Gewerkschaften in der betreffenden regionalen Wahlgruppe statt.

WAHL UND ZUSAMMENSETZUNG DES ITF-FRAUENAUSCHUSSES

Dok. XXXX C-9/1

1. 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.

2. 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

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Asien/Pazifik 4

Lateinamerika und die 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.

3. Auf Beschluss des Vorstands gelten ferner die folgenden Prinzipien:

i) Die Wahlvorschläge aus den einzelnen Regionen zur Besetzung der für Frauen reservierten Sitze im Vorstand sollten auf Grundlage von Empfehlungen der Frauen in der betreffenden Region im Rahmen der Frauenkonferenz ausgesprochen und anschließend den regionalen Wahlgruppen vorgelegt werden.

ii) Die Frauen, die die fünf für Frauen reservierten Sitze ausfüllen, einschließlich der von dieser Gruppe gestellten Vizepräsidentin (oder Präsidentin), sollten die Vertretung der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft als eine wichtige Aufgabe verstehen.

iii) Die Nachfolgeregelungen für ausscheidende weibliche Vorstandsmitglieder und Mitglieder des Frauenausschusses sollten die folgenden Grundsätze berücksichtigen:

a) Wenn die Inhaberin eines der fünf für Frauen reservierten Sitze im Vorstand aus dem Amt ausscheidet, wird ihre Nachfolge entsprechend dem in Artikel V, Abs. (7) der ITF-Satzungen vorgesehenen Verfahren geregelt, wobei der Vorstand die zum entsprechenden Zeitpunkt amtierenden Mitglieder des Frauenausschusses aus der betreffenden Region konsultieren sollte.

b) Falls ein sonstiges Mitglied des Frauenausschusses aus dem Amt ausscheidet, ist die Generalsekretärin/der Generalsekretär gehalten, bei der Berufung einer Nachfolgerin/eines Nachfolgers gemäß Artikel XII, Abs. (3) der ITF-Satzungen den Frauenausschuss und die betroffene Region bzw. Sektion zu konsultieren.

Wahl des Frauenausschusses

Dok. XXXX C-9/1-1

Auf der Konferenz für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft vom 11. bis 12. August 2002 fanden in regionalen Arbeitsgruppen Diskussionen statt, um festzustellen, ob es einen Konsens über Kandidaten für den Frauenausschuss gab. Nachfolgend eine von der Konferenz erstellte Liste von Konsenskandidaten.

Afrika

Vorstand – Halima Abdullahi, Nigeria

Gertrude Chulu Bwalya, Sambia

Deborah Kokunda, Uganda

Gisele Vieyra, Benin

Asien/Pazifik

Vorstand – steht noch nicht fest

N. Shanthi, Indien

Sue Virago, Australien

Noppowan Ariyadej, Thailand

Lao Jui Man, Taiwan

Europa

Vorstand – Erika Young, Italien

Diana Holland, Großbritannien

Maria Antonia Martinez Gonzalez, Spanien

Barbara Ruthmann, Deutschland

Lena Moberg-Lindvall, Schweden

Iordanka Radeva, Bulgarien

Liliane Debeche, Frankreich

Lateinamerika/Karibik

Vorstand – Alicia Castro, Argentinien

Janaina Fernandes, Brasilien

Anne Anderson, Guyana

Wendy Perea, Mexiko

Nordamerika

Vorstand – steht noch nicht fest

Carla Winkler, USA

Anne Davidson, Kanada

Terri Mast, USA

Anwesende

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002Delegierte und Berater/innen**Land**

Mitgliedsverband

Delegierte/r

* vertritt nicht anwesende Mitgliedsverbände
Berater/in**Antigua & Barbuda**Antigua & Barbuda Workers' Union
Cindy Peters-Blanchard**Argentina**

Asociación Argentina de Aeronavegantes

Alicia Castro

Lily Carrasco

Asociación de Personal Aeronáutico

Ariel Basteiro

Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de
la Marina Mercante

Marcos Ricardo Castro

Horacio Angriman

Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales

Marcos Ricardo Castro*

Centro de Jefes y Oficiales Navales de

Radiocomunicaciones

Marcos Ricardo Castro*

Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos
y Afines de la República Argentina

Marcos Ricardo Castro*

'La Fraternidad' Sociedad de Personal
Ferroviario de Locomotoras

Julio Adolfo Sosa

Unión de Personal Marítimo, Fluvial, Puerto y
Pesca

Juan Carlos Pucci

Unión Ferroviaria

Florentino Casimiro Cortez

AustraliaAustralian Institute of Marine & Power
Engineers

Terry Snee

Andrew Williamson

Australian Licensed Aircraft Engineers'
Association

Chris Ryan

Australian Maritime Officers' Union

Fred Ross

Australian Rail, Tram & Bus Industry Union

Roger Jowett

Flight Attendants' Association of Australia

Johanna Brem

Guy Maclean

Maritime Union of Australia

Paddy Crumlin

Jim Tannock

Rick Newlyn

Sue Virago

Transport Workers' Union of Australia

John Allan

Jim McGiveron

Austria

Gewerkschaft der Eisenbahner

Wilhelm Habertzell

Franz Altenburger

Norbert Bacher

Erwin Langsenlehner

Helga Ahrer

Elisabeth Vondrasek

Hans Goger

Harald Voitl

Gewerkschaft der Gemeindebediensteten

Rudolf Paschinger

Franz Simanov

Johann Thier

Karl Kaiser

Otto Sandler

Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr

Georg Eberl

Karl Lewisch

Bangladesh

Bangladesh Biman Employees' Union

Mohd. Mostafizur Rahman Bhuiyan

Golam Kibria Abedin

Momena Begum

Mosharaf Hossain

Mohd. Rafiqul Islam

SM Belal Hossain

Bangladesh Biman Flying Services Association
of Cabin Crew

Mabubar Rahman

Bangladesh Biman Sramik Union

Saki Rezwana

Jahanara Khan

Mizanur Rahman

Mohd. Faizul Karim

Mohd. Solaiman

Tahmina Khatun

Bangladesh Inland Water Transport

Corporation Workers' Union

Sukkur Mahmud

Helena Karim

Bangladesh Railway Employees' League

Mohd. Enayet Hossain Akand

Bangladesh Seamen's Association

SM Shafiqur Rahman

Society of Aircraft Engineers of Bangladesh

Mohd. Fakhru Alam Bhuiyan

Mohd. Badruzzaman Miah

Barbados

Barbados Workers' Union

Wilma Clement

Belgium

Belgische Transportarbeidersbond

Ivan Victor

Alfons Geeraerts

Bob Baete

Frank van Thillo

CSC Transport et Communications

Myriam Chaffart

Centrale de l'Industrie du Métal de Belgique

Karel Gacoms

Denis de Meulemeester

Marcel Rogiers

Secteur Cheminots de la Centrale Générale des
Services Publics

Jean-Louis Brasseur

Raymond van den Audenaerde

Roger van Hove

BéninSyndicat Autonome des Jeunes Transitaires
Indépendants du Bénin

Bonaventure Sanni

Syndicat des Travailleurs Air Afrique Bénin

Gisèle Vieyra

Syndicat National des Travailleurs de la
Météorologie et d'Aviation Civile

Daniel Ataïgba

Bermuda

Bermuda Industrial Union

Kathy Landy

BrazilConfederação Nacional dos Trabalhadores em
Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e
nos Portos

Severino Almeida

R Leite Goulart Ponzi

Luis Penteado

Odilon dos Santos Braga

Mayo Uruguaió

Mario Teixeira

Confederação Nacional dos Trabalhadores em
Transportes Terrestres

Omar José Gomes

Janaina Fernandes

José Theodoro G Da Silva

Helio Andrade

Donatila Brasil Rocha

Maria Da Conceicao

Maciel Da Silva Gomes

Maria Marli Lucas Da Silva

Renato Monteiro De Andrade

Federação Nacional dos Aeronautas e
Aeroviários

Pedro Gilson Azambuja

Marlene Terezinha Ruza

Federação Nacional dos Trabalhadores em
Transportes Aquaviários e Afines

R Leite Goulart Ponzi*

Sindicato de Conferentes de Carga e Descarga
nos Portos Estado do Rio de Janeiro

R Leite Goulart Ponzi*

Sindicato dos Estivadores de Santos, São
Vicente, Guarujá e Cubatão

José Petrônio De Oliveira

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Bulgaria

Union of Transport Workers' Syndicates in Bulgaria

Iordanka Milanova Radeva

Burkina Faso

Syndicat Unique de la Météorologie de l'Aviation Civile et Assimilés

Emmanuel Gustave Compaore

Burma

Seafarers' Union of Burma

Aung Thu Ya

Cambodia

Trade Unions of Sihanouk Ville Port

Chhun Hong

Canada

Airline Division of CUPE

Rob Limongelli

Richard Balnis

Canadian Merchant Service Guild

Lawrence Dempsey

Arnold Vingsnes

International Longshore & Warehouse Union

Tom Dufresne

Al Le Monnier

Barry Blyth

Barry Washburn

Beth McKee

Bill Carrigan

Bill Fraser

Bob Ashton

Chad O'Neill

Dave Ponsart

Frank Morena

Frank Scigliano

George Bartlett

Glen Bolkow

Linda Lee

Pete Lahay

Steve Bushell

Tim Footman

Wally Oyama

National Automobile, Aerospace

Transportation & General Workers' Union of Canada

Buzz Hargrove

Jim O'Neil

Anne Davidson

Dave Tilley

Len Poirier

Rick Johnston

Abe Rosner

Annie Labaj

Arlen Cook

Bill Fyfe

Bill Gauthier

Brian McDonagh

Brian Stephens

Bryon DeBaets

Carol Phillips

Edward Cox

Gary Fane

Gayle Hozack

Harry Moon

John Parsons

Julie White

Len Ruel

Leslie Dias

Les Pryce

Marcel Lefebvre

Margaret Temple

Murray Gore

Owen Lindo

Paul Livgard

Peggy Nash

Ralph Erdman

Rob Hurren

Russ Lucking

Sal Ruffalo

Todd Romanow

Tom Murphy

Wayne Bates

Seafarers' International Union of Canada

Michel Desjardins

Roman Gralewicz

Teamsters Canada

François Laporte

Richard Charruau

Roy Finley

Al Porter

Chile

Federación Nacional de Trabajadores

Portuarios de Chile

Pedro Bascuñan*

Sindicato Nacional Interempresa de Oficiales

de Naves Especiales

Pedro Bascuñan*

Sindicato de Oficiales de Marina Mercante

Southship

Pedro Bascuñan

Sindicato de Trabajadores Interempresas de

Compañías Navieras

Juan Galleguillos Zuleta

Costa Rica

Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA

Daniilo Powell

Unión Nacional de Trabajadores de Obras

Públicas y Transportes

Julia Chavarria

Croatia

Sindikát Pomoraca Hrvatske (Seafarers' Union of Croatia)

Vladimir Svalina

Branko Berlan

Predrag Brazzoduro

Vlahinic Dubravko

Sindikát Strognog Osoblja Hrvatske – Railroad Engineer Trade Union of Croatia

Nenad Mrgan

Nediljko Jakelic

Cyprus

Federation of Transport, Petroleum & Agricultural Workers

Pantelis Stavrou

Ioannis Leontiou

Czech Republic

Czech Trade Union of Seafarers

Jaromír Dusek*

Odborové Sdružení Železničáru (Railway Workers' Union)

Jaromír Dusek

Lenka Kosková

Vlastimil Chobot

Denmark

Cabin Union Denmark

Bent Gehlsen

Dansk Funktionærforbund – Serviceforbundet

Villy Nielsen

Per Fallentin

Dansk Jernbaneforbund

Mogens Godsk

Torben Hansen

Knud T Martens

Ulrin Salmonsén

Dansk Metalarbejderforbund

Niels Jørgen Hilstrom

Ole Ibsen

Bjarne Larsen

Dines Schmidt Nielsen

John Jacobsen

Dansk Sø-Restauranters Forening

A Ole Philipsen

Handels-og Kontorfunktionærernes Forbund i

Danmark HK Service

Andy Enborg Dalum

Carlo Søndergaard

Evy Hansen

HK Trafik & Jernbane

Andreas Hasle

Hanne Sorensen

Maskinmestrenes Forening

Niels Jørgen Hilstrom*

Restauranters Branchens Forbund

Bent Moos

John Frederiksen

Dansk Navigatørforening

Jens Fage-Pedersen

Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD)

Orla Petersen

Henrik Berlau

Claus Lindegaard

Knud Hansen

Leif Rasmussen

Mogens Hansen

Peter Sand Mortensen

Anwesende

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Flemming Smidt
Jan Villadsen
Jørn Larsen

Ecuador
Sindicato de Choferes Profesionales del Azuay
Miguel Angel Cardenas

Egypt
General Trade Union of Railway Workers
Farouk Abdelefattah Nassar
Refaat Metwally
Hussein Aly Wahba

Estonia
Estonian Federation of Water Transport Workers' Unions
Valentin R Kivistik*
Estonian Seafarers' Union
Valentin R Kivistik
Nikolai P Shchekotin

Ethiopia
Transport & Communications Workers' Trade Unions Industrial Federation
Negede Lemma

Faroe Islands
Foroya Fiskimannafelag
Oli Jacobsen
Kári Jacobsen

Fiji
Fiji Sugar & General Workers' Union
Felix Anthony

Finland
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto – AKT r.y. (Bil-och Transportbranschens Arbetareförbund i Finland)
Timo Rätty
Esa Bruce
Esko Jokikko
Matti Vehkaoja
Pekka Lehtonen
Pekka Rautiainen
Juhani Koivunen
Eljas Piipponen
Hannele Lehto
Hans Virtanen
Heli Setälä
Juhani Salmela
Katri Höök
Tuula Lehmusto
Ulla Mäkipuro
Erityisalojen Toimihenkilöliitto r.y. (ERTO) (Federation of Special Service & Clerical Employees)
Pekka Juvonen
Katja Koivukoski
Rainer Heino

Ilmailualan Unioni IAU r.y.
Tuomo Oksanen
Kommunsektorns Fackförbund KAT r.f.
Timo Puumalainen
Eija Puumalainen
Palvelualojen Ammattiliitto PAM
Juha Ojala
Rautatieläisten Liitto r.y. (Finska Järnvägsmannaförbundet r.f.)
Aulis Alanko
Mauri Lunden
Rautatievirkamiesliitto r.y. (Railway Salaried Staffs' Union)
Tarja Turtiainen
Kari Kallio
Suomen Konepäällystöliitto (Finlands Maskinbefälsförbund)
Reima Angerman
Suomen Laivanpäällystöliitto r.y. (Finlands Skeppsbeälsförbund)
Antti Palola
Suomen Merimies-Unioni r.y. (Finlands Sjömannsunion)
Simo Zitting
Erkki Ukkonen
Markku Lauriala
PE Nelin
Satu Silta
Simo Nurmi
Suomen Veturimiesten Liitto r.y. (Finska Lokmannaförbundet)
Timo Tanner
Risto Elonen

France
Fédération FO de l'Équipement, de l'Environnement, des Transports et des Services
Yves Veyrier
Patrick Hurel
Seige Gentili
Bernard Gouvard
Christelle Martin
Gilles Denigot
Fédération Générale des Transports et de l'Équipement – CFDT
Claude Debons
Bruno Dalberto
Hervé Alexandre
Jean-Yves Petit
Liliane Debeche
Didier Cappelle
Patrick Vancaerayenest
Fédération Nationale 'FO' des Transports
Christophe Beauvalet
Gérard Apruzzese
Jean-Pierre Lecoeuvre

Georgia
Republican Committee of Trade Unions of Georgian Automobile Transport & Highways' Workers
Zurab Antadze

Germany
Gewerkschaft TRANSNET
Norbert Hansen
Alois Weis
Christian Bormann
Dieter Harms
Egon Brinkmann
Elmar Liesenfeld
Gunter Kirchheim
Günther Ostermann
Horst Hartkorn
Klaus Keil
Margarete Flach-Helffenstein
Regina Rusch-Ziembra
Reinhard Sauer
Claudia Menne
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Jan Kahmann
Peter Baranowski
Dieter Benze
Barbara Ruthmann
Bernt Kamin
Gerd Hütter
Ingo Kronsfoth
Michael Kalis
Rudi Eichler
Stefan Heimlich
Steffen Kühhirt
Alfred Heimsch
Ali Memon
Axel Discher
Bernd Losch
Hannes Driemal
Hartmut Mekelburg
Linda Schneider
Uwe Dorn

Ghana
Maritime & Dockworkers' Union of TUC-Ghana
Kwebena Owusu Afriyie
Railway Enginemen's Union of TUC-Ghana
Isaac A Oboh

Great Britain
Amalgamated Engineering & Electrical Union (Amicus– AEEU)
Alan Rimmer
Bob Shannon
Associated Society of Locomotive Engineers & Firemen
Michael Rix
Russell Bramhall
Simon Weller
David Tyson
Gary Fabian

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Manufacturing Science Finance (Amicus – MSF)

John Gardner
Paul Talbot
Kevin Egan
Mickey Stewart

National Union of Rail, Maritime & Transport Workers

Robert Crow
John Cogger
James McAuley
Janet Clowes
John Tilley
Stuart Hislop
Tony Santamera

National Union of Marine, Aviation & Shipping

Transport Officers

Brian Orrell
Mark Dickinson
Peter McEwen
John Epsom

Prospect

Laurence King
Paul Noon

Transport & General Workers' Union

Bill Morris
Anthony Cooper
Danny Bryan
Danny Maher
Diana Holland
Graham Stevenson
Iqbal Vaid
Martin Mayer
Ron Webb
Tim Lyle
Peter Landles
Shirley Welsh

Transport Salaried Staffs' Association

Richard Rosser
David Porter
Harriet Yeo
Paul McGrath

Union of Shop, Distributive & Allied Workers

Brian Orrell*

UNISON

Ivy Carlier
Malcolm Cantello

Greece

Fédération Panhellénique des Cheminots

Babassis Nikos
Liberis Periklis

Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)

Agis Tselentis
Evangelos Kouzilos

Guatemala

Union Sindical de Trabajadores de Aeronautica Civil

José Arturo Ruiz Trhamppe
Aura Marina Hernandez de Tellez

Guyana

Clerical & Commercial Workers' Union
Ann Anderson
Guyana Labour Union
Carvil Duncan

Honduras

Sindicato Nacional de Motoristas de Equipo Pesado de Honduras
José Allan Lopez Fernandez*
Sindicato Reformado de Marineros de Honduras
José Allan Lopez Fernandez

Hong Kong

Hong Kong Seamen's Union
Chi Kwok Poon
Kam Yuen Ting
Kam-Wah Kwok
Merchant Navy Officers' Guild
Shing-Chieh Tam
Yun Chi Yu

Hungary

Vasuti Dolgozók Szabad Szakszervezete (Free Trade Union of Railway Workers)
Istvan Gaskó
Balázs P Bárány
Erika Tamas

Iceland

Farmanna- og Fiskimannasamband Íslands
Arni Bjarnason
Gudjon Armann Einarsson
Jonas Haraldsson
Sjómannasamband Íslands
Sævar Gunnarsson
Ólöf Lilja Stefansdóttir
Véltjárfélag Íslands (Icelandic Engineer Officers' Association)
Helgi Laxdal
Fridrik Á Hermannsson

India

Adarsha Auto & Taxi Drivers' Union
M Manjunatha
Air India Employees' Guild
R Muthukumar
M Ramaswamy
Air India Officers' Association
S Maheshwar Rao
RB Chauré
All India Federation of Foreign Airlines Employees' Union
Junaid Khan
Anupama Malik
Nicola Dias Peirera
PV Chandrashekar
All India Railwaymen's Federation
Umraomal Purohit
JP Chaubey
JR Bhonsale
N Sunderesan

N Gunavathi
N Shanthy
Shiv Gopal Mishra
Usha Bala Subramaniam
Calcutta Port Shramik Union
Parbati Das
Chidambaranar District Water Transport & General Workers' Union
DM Stephen Fernando*
Cochin Port Staff Association
MP Mohammed Haneef
Kerala Fishing Board Workers' Congress
MA Marykutty
National Union of Seafarers of India
Abdulgani Serang
Maruti Rethrekar
New Mangalore Port Staff Association
Celine Pinto
Tamil Nadu Road Transport Workers' HMS Federation
Arjun R Cheran
Maritime Union of India
SS Khan
Visakhapatnam Port Employees' Union
DK Sarma
Transport & Dockworkers' Union
Kalpana Desai
MG Kotwal
Tuticorin Port Mariners' & General Staff Union
DM Stephen Fernando

Indonesia

Kesatuan Pelaut Indonesia
Hanafi Rustandi

Ireland

Services, Industrial, Professional & Technical Union
Gerry O'Callaghan
Jerry Stout
Kay Garvey
Michael Magee
John McDonnell

Israel

Transport Workers' Division of Histadrut
Igal Cohen

Italy

Federazione Italiana Addette Servizi Commerciali Affini e Turismo
Mario Piovesan
Federazione Italiana Lavoratori Trasporti FILT-CGIL
Guido Abbadessa
Fabrizio Solari
Adele Pellegrini
Aurelio Del Cielo
Erika Young
Federico Libertino
Franco Nasso
Roberto Martelli

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Anwesende

Leo Gaggiano
Federazione Italiana Trasporti – CISL

Claudio Claudiana
Remo Di Fiore
Claudio Zari
Giovanni Olivieri
Iacopo Prissinotti
Paulo Claudiani

UILTRASPORTI

Giuseppe Caronia
Sandro Degni
Agostino Falanga

Ivory Coast

Syndicat des Travailleurs de la SOTRA

Julien Tahou

Jamaica

Bustamante Industrial Trade Union

Alvin Sinclair

Japan

*All-Japan Federation of Transport Workers' Unions UNYU-ROREN**

Atsushi Omura
Haruyoshi Arai
Hiroyoshi Hirasawa
Masayuki Ishimaru
Osamu Kanatsu
Toshio Tsukamoto

Hiroshi Shimada

All-Japan Municipal Transport Workers' Union (TOSHIKO)

Tadahiro Mizumoto
Yoshitaka Yanagisawa
Yukiti Arai
Yuya Shimoiseki

Akiyuki Toiwa
Masao Takada
Masashi Asami
Masayuki Fujii
Naoji Hosomi
Tatsuo Ito
Yoshio Kumaji

All-Japan Seamen's Union

Sakae Idemoto
Shoshiro Nakanishi
Yuji Iijima
Hideo Ikeda
Hiroyuki Kobori

Akira Sato
Katsuji Taki
Keiko Takahashi
Masahiko Tagucchi
Shoji Yamashita
Takako Masuda
Seiichi Hirayama

General Federation of Private Railway & Bus Workers' Unions (SHITETSU-SOREN)

Bunshiro Ito
Hachiro Sugita
Makoto Tsubone

Ryoichi Aiba
Ryuichi Fushishita
Yoko Iwamura
Shunji Yamano
Toshitsugu Nagai

Hitoshi Asada
Noboru Kayu
Sadaaki Uchida
Tetsuo Takahashi
Tsuguo Oneda
Yasushi Suzuki

Japan Airlines Cabin Attendants' Union (KYAKUJO)

Katsuo Iwata
Hiroko Ohara
Misa Ito

Japan Confederation of Railway Workers' Unions (JRU)

Yuji Oda
Kazuhiko Nui
Kazuhiro Nizuma
Mamiko Matsusita

Japan Federation of Aviation Industry Unions (Koku-Rengo)

Junichi Ishikawa
Megumi Hasunuma
Miho Taniguchi
Shinya Naruse

Japan Federation of Transport Workers' Unions (KOTSU ROREN)

Koichi Yamaguchi
Masamichi Urushibatake
Nobuyuki Miyaguchi
Renji Kadota
Shigeo Maki
Tadakazu Adachi
Takeshi Miyako

Hironori Tokunaga
Kazuhiro Norimatsu
Masatoshi Sotoyama
Yoshinobu Kamata

Japan Railway Trade Unions' Confederation (JR-RENGO)

Genaro Kurahashi
Hiroshi Matsuo
Katsumi Furubayashi
Tatsuo Yamamoto
Toshiyuki Hunazu
Toshiyuki Yamashita
Yoichi Akashi

Kazuhiro Oshima
Toshihiro Anzai

National Council of Dockworkers' Unions of Japan (ZENKOKU-KOWAN)

Masaya Tamada
Sinpei Suzuki
Sueichi Motoki
Suekichi Komoto
Taizo Yamashita
Tatsumasa Okada
Toru Kito
Yoshikazu Sano

Hideyuki Tozawa
Katsuyoshi Tamura
Kenji Yasuda
Kisaburo Noguchi
Makoto Fukuda
Masayuki Masui
Noboru Hara
Norihiro Arai
Sachiko Kaizuka

National Federation of Automobile Transport Workers' Unions (ZENJIKO-ROREN)

Haruyoshi Wada
Masaru Abe
Sadao Noguchi

National Railway Workers' Union (KOKURO)

Katsuo Sato
Mitsuru Saketa
Yukio Yamanashi
Chikara Abe

Tourism and Air Cargo Section of the Japan Federation of Service & Tourism Industries Workers' Unions

Hideaki Miyasaka
Kazuhiro Takada
Masaaki Kanzaki
Satoshi Tomatsu

Kenya

Dockworkers' Union Kenya

Joseph Kiliku

Korea

Federation of Korean Seafarers' Unions

Pil-Jae Kim
Hye Kyung Kim
Jung Hwan Lee
Sang Gi Kim

Federation of Korean Taxi Transport Workers' Unions

Oh-Man Kwon

Korea Automobile & Transport Workers' Federation

Sung Chun Kang

Korean Air Labour Union

Dae Soo Park
Kyung Hee Kang
Hyung Sik Park

Korean Federation of Port & Transport Workers' Unions

Moon Hwan Oh

Young Dai Choi

Hak Soo Kim
Hee Cheol Lee
Kim Cheul Seong
Myung Ho Kim
Yi So Park
Young Hoo Sung

Latvia

Latvian Railroad Trade Union

Igor Pavlov*

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet

Igor Pavlov
Ariadna Abeltina
Andreys Umbrasko
Norbert Petrovskis
Udens Transporta Arodbiedribu Federacija
Aleksejs Holodnuks
Tatiana Pyatnitskaya

Lithuania

Independent Dockers' Union
Aleksejs Holodnuks*
Lithuanian Seamen's Union
Petras Bekéza
Lithuanian Transport Workers' Federation
Jonas Petraska

Luxembourg

*Fédération Nationale des
Cheminots, Travailleurs du Transport,
Fonctionnaires et Employés Luxembourgeois*
Guy Greivelding

Malaysia

*Kesatuan Pekerja-Pekerja Kuantan Port
Consortium Sdn Bhd*
Mohd. Zinon Bin Bakar
Klang Container Terminal Staff Union
Ahmat Bin Abu
Klang Port Management Staff Union
Ahmad Bin Abdul Rahman
Nurul Azra Binti Jaafar
*Malaysian Airlines System Executive Staff
Association*
Tan Yu Seng
Malaysian Airline System Employees' Union
Abdul Malek Arif
Abdul Ghani Bin Mohd. Amin
Alias Bin Aziz
Penang Port Workers' Union
Abdul Wahab Talib
*Union of Employees of Port Ancillary Services
Suppliers Port Klang*
A Balasubramaniam

Mexico

Alianza de Tranviários de México
Benito Bahena Lorne
*Asociación Sindical 'Oficiales de Máquinas de
la Marina Mercante Nacional'*
Benito Bahena Lorne*
Asociación Sindical de Pilotos Aviadores
Benito Bahena Lorne*
*Asociación Sindical de Sobrecargos de
Aviación de México*
Walter Hosking
Arturo Aragón Sosa
Julia Cabrera
Lizzette Clavel
Rafael Carcamo
Wendy Perea

*Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la
República Mexicana*

Raymundo Mata Contreras
*Sindicato Nacional de Controladores de
Tránsito Aero*
Benito Bahena Lorne*

Mongolia

*Federation of Mongolian Railway Workers'
Trade Union*
Lkhan-aajav Munkhbayar
Shanjmyatav Buyanaa
*Mongolian Transport, Communication &
Petroleum Workers' Union*
Gongoo Byambaa

Montenegro

*Independent Union of Workers in Maritime
Shipping Trade & Transport of Montenegro*
Sasa Milosevic

Nepal

*Nepal Transport Labour Association (Nepal
Yatayat Mazdoor Sangh)*
LN Mishra

Netherlands

Federatie van Werknemers in de Zeevaart
E Sarton
A Verhoef
FNV Bondgenoten
Paul Voncken
Brigitta Paas
G Hardeveld
Niek Stam
Vakbond voor Nederlands Cabinpersoneel
Henri Popelier

New Zealand

*Aviation & Marine Engineers Association
Incorporated*
Steve Bouaird
*New Zealand Engineering, Printing &
Manufacturing Union*
Dave Morgan*
*New Zealand Merchant Service Guild Industrial
Union of Workers Inc*
John R McLeod
Helen McAra
New Zealand Seafarers' Union
Dave Morgan
New Zealand Waterfront Workers' Union
Terry Ryan
Rail & Maritime Transport Union Inc
Wayne Butson

Niger

*Syndicat Unique de la Météorologie et de
l'Aviation Civile*
Sanda Seydou

Norway

Det Norske Maskinistforbund
Bjørn Degerud
Per Ove Mostrum
Fellesforbundet
Lars Erik Lilleodegard
Handel og Kontor i Norge
Peggy Følsvik
Norsk Jernbaneforbund
Jane Brekhus Saethre
Ove Dalsheim
Norsk Kommuneforbund
Asbjørn Wahl
Aud Kristiansen
Roy Mikalsen
Norsk Lokomotivmannsforbund
Roald Nyheim
Norsk Olje- og Petrokjemisk Fagforbund
Leif Sande
Norsk Sjømannsforbund
Erik Bratvold
Anne-Beth Skrede
Jacqueline Smith
Nils Pedersen
H Saersten
Johan Oyen
Johnny Hansen
Norsk Sjøofisersforbund
Arne Hansen
Asbjørn Furnes
Evy Wenche Hesjedel
Norsk Transportarbeiderforbund
Per Østvold
Frank Holm
Lars M Johnsen
Yngvar Venemyr
Yrkestrafikkforbundet
Geir Anthonson
Hellek Eggerud

Pakistan

All Pakistan Seamen's Workers' Union
SM Shafiqur*
Friends Tally Workers Union (Karachi Port)
Abdulgani Serang*
JSL Heavy Vehicle Workers' Union
SM Shafiqur*
Karachi Dock Labour Board Staff Union
SM Shafiqur*
Karachi Port Trust Labour Union
Adam Panjri*
Organisation of Karachi Port Trust Workers
Ch Mohd. Ashraf Khan*
Pakistan Airline Pilots Association
Ch Mohd. Ashraf Khan*
Pakistan Merchant Navy Officers' Association
Abdulgani Serang*
Pakistan Seamen's Union
Adam Panjri
People's Unity of PIA Employees
Ch Mohd. Ashraf Khan

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Anwesende

Panama

Federación Industrial de Trabajadores del Transporte Terrestre, Aéreos, Marítimos Portuarios y Similares

Luis Amaya

Panama Canal Pilots Association

Londor A Rankin

Sindicato del Canal de Panamá y del Caribe

Hortensia Rowe

Peru

Federación Nacional de Trabajadores de la Empresa Nacional de Puertos

Adolfo Granadino Farias

Olga Vertiz Mella

Philippines

Associated Marine Officers' & Seamen's Union of the Philippines

Gregorio Oca

Conrad F Oca

Jose Raul Lamug

Maximo Abad

Bagong Kapisanan Ng Mga Manggagawa Sa PNR

Edgar P Bilayon

Poland

National Maritime Section NSZZ 'Solidarnosc'

Jacek Cegielski

Janusz Maciejewicz

Andrzej Kosciak

Polish Seafarers' Union (Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy)

Andrzej Wojcik

Henryk Piatkowski

Portugal

Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial

José Albino Gaspar Duarte

Sindicato Nacional do Pessoal de Vão da Aviação Civil

Sandra Fernandes

Luis Moreira

Romania

Federatia Nationala a Sindicatelor Portuare

Petre Costel

Gheorge Caraiani

Florin Coman

Marin Stoean

Paul Lupu

Vasile Otelea

Federatia Nationala 'Drum de Fier'

Florin Cezar Nita

Uniunea Sindicatelor Libere Metro si Aviatie Civila (Free Trade Union of Metro & Aviation Workers)

Nichifor Ghita

Marinela Bratu

Russia

Dockers' Union of Russia

Alexandre Shepel

Alexandre Moisseenko

Alexandre Pereboev

Evgen Egudin

Gennady Klyuev

Victor Soloviov

Fishing Industry Workers' Union

Yury Shalonin

New Russia Marine Workers' Union

Nikolay Eremenko

Nadezhda Minayeva

Nikolay Popov

Vadim Kubarev

Andrei Vassiliev

Grigori Ivachtchenko

Seafarers' Union of Russia

Igor Pavlov

Alexander Bodnia

Alexander Krasnoshtan

Alexey Beliakov

Igor Kovalchuk

Nikolay Sukhanov

Nikolay Zadoyanov

Alexander Ageev

Irina Ustlumenko

Konstantin Krivenko

Vadim Ivanov

Pavel Viaznikov

Vadim Mamantov

Yuriy Sukhorukov

Trade Union of Railwaymen & Transport Construction Workers of Russia

Anatoly Vasiliev

Anatoly Sukhov

Nikolai Nikiforov

Nikolai Starikov

Pavel Markov

Victor Zeltoukhov

Vitaly Babiy

Vitaly Shatov

Alexandr Startsev

Alexandro Khartchenko

Alexsander Beletsky

Mikhail Mironov

Nikolai Chaloukhine

Olga Vakulenko

Vitaly Oreshkov

Vladimir Bogatyrev

Vladimir Riabinine

Singapore

Port Officers' Union

Tan Hoon Kiang

Singapore Maritime Officers' Union

Thomas Tay

Mary Liew

Singapore Organisation of Seamen

Leow Ching Chuan

Mohd. Idris Bin Mohd. Ibrahim

Singapore Port Workers' Union

Lee Mun Hou

South Africa

South African Transport & Allied Workers' Union

Randall Howard

Spain

ELA-IGEKO

Gurutx Gorraiz

Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO

Julián Jimenez

Daniel Olmos

José Perez

Juan Carlos Caceres

Maria Antonia Martínez

Federacion Estatal de Transportes

Comunicaciones y Mar - UGT

José Javier Cubillo

Abel Gómez

Amparo Sánchez

Eladio Carrera Vega

Elena Rodríguez

Manuel Domínguez

Eduardo Hernández

Miguel De Julian

Spanish Cabin Crew Union SITCPLA

Ángel Romero

Sri Lanka

Ceylon Mercantile, Industrial & General Workers' Union

Bala Tampoe

Sweden

LEDARNA

Bo Goeran Nilsson

Lennart Andersson

Rolf Dahlén

SEKO Facket för Service Och Kommunikation

Tomas Abrahamsson

K Sevefjord

Lena Aldenmark

S Hellström

Sven-Olof Arbestål

Bjorne Isaksson

Carl Tauson

Lennart Johnsson

Peter Rundqvist

Sjöbefälsförbundet

Christer Themner

Mikael Huss

Statstjänstemannaförbundet (ST)

Tommy Aldvin

Bror Saxvold

Lena Moberg Lindvall

Svenska Kommunalarbetsareförbundet

Anders Westin

Gerd Nyberg

Hans Unander

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Agneta Eliasson
Göran Gunnarsson
Lasse Thörn
Siv Liedholm
Robert Westberg
Svenska Transportarbetareförbundet
Per Winberg
Anders Berg
Clas Linder
Karin Peterson
Lars Lindgren
Marcel Carlstedt
Sofie Rehmström
Christer Pehrson
Dan Nyberg
Hans Wahlström
Lars Norlander
Martin Viredius
Owen Olofsson
Sveriges Fartygsbefälsförening
Tomas Sjöstedt
Tjänstemannaförbundet (HTF)
Holger Eriksson
Bengt Olsson
Ingegärd Horzella
Lennart Israelsson
Martin Johansson

Switzerland
Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel
Hans Baumgartner
Nick Bramley
KAPERS Cabin Crew Union
Christine Aman
Joel David Strebel
SEV Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband
Eric Levrat
Hélène Weber
Peter Launer

Taiwan
Chinese Federation of Railway Workers' Unions
Li Sheng Yang
Wang Jia Fure
National Chinese Seamen's Union
Fang Fu-Liang
Daphne Su
Taipei Travel Labour Union
Ma Chau
Jui Man Lao
Lee Erh Wen
Shu Fang Tsai
Taiwan Dock Workers' Federation
Yao-Chang Yang

Tanzania
Tanzania Seamen's Union (Zanzibar)
AH Chandé

Thailand
Aerothai State Enterprise Union
Pardee Panghom
Airports of Thailand Public Company Limited
State Enterprise Worker Union (AOT. SWU)
Kamolphan Thongprasert
Vuthipong Thara
Bangkok Mass Transit Authority State Enterprise Workers' Union
Sanan Boon-Bgok
State Railway Workers' Union of Thailand
Somsak Kosaisook
Thai Airways International Union
Noppawan Ariyadej
Varavut Moonpuntha
Transport Company Ltd State Enterprise Employees' Union (TRAN-U)
Prajuk Sukbandit

Togo
Syndicat des Travailleurs des Compagnies de Navigation Maritimes, Aériennes et de Transit du Togo
Alwei Adote
Marguerite Akpé Kandé Diabo

Trinidad
Seamen & Waterfront Workers' Trade Union
Michael Annisette
Anessia Warner
Francis Mungroo

Turkey
National Port & Land Stevedores Union of Turkey (LIMAN-IS)
Raif Kilic
Erdinc Cakir
Oguz Topak
Railway Workers' Trade Union of Turkey (DEMIRYOL-IS)
Ergun Atalay
Huseyin Demir
Taki Ulusoy
Cemal Yaman
Hüseyin Ervüz
Huseyin Kaya
Ismail Baygin
K Akay Bahali
Muhsin Budak
Oltan Evcimen
Yakup Aslan
Turkish Civil Aviation Union Hava-Is
Eyüp Kaplan
Namik Sezgin
Kemal Ülker
Türkiye Denizciler Sendikası (Seafarers' Union of Turkey)
Turhan Uzun
Cemil Yeniay
Omer Arici
Selim Ataergin

Ukraine
Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine
Mykhaylo Kiryeyev
Oleg Cherkashyn
Sergiy Rozhkov
Volodymyr Klyuchko
Yuriy Lipskyy
Valentina Panchenko
Antonina Shkammerda
Mykola Chernychenko
Trade Union Council of Railwaymen & Transport Constructors of Ukraine
Vadym Tkachov
Anatoliy Fursa
Anatoliy Prokopenko
Andriy Senyshyn
Mykola Lukashenko
Mykola Svystunov
Oleh Ruban
Volodymyr Granovskyy
Vil'na Profspilka Mashynistiv Ukrainy (VPMU) (Ukrainian Free Trade Union of Locomotive Engineers)
Semen Karikov

United States
American Maritime Officers
Michael McKay
American Radio Association
Philip Clegg
Association of Flight Attendants
Patricia Friend
Ellie Larson
Ka'imi Lee
International Association of Machinists & Aerospace Workers
Robert Roach
Owen Herrstadt
Carla Winkler
Dennis Hitchcock
Ralph Kropp
Robert DePace
Steve Vodi
William O'Driscoll
Frank Celona
Gerald F Bernson
Jay Cronk
Mark Filipovic
Monica Silbas
Natalie Kondrasheff
Rene Cicero
Ron Sheppard
Laura Sharpe
International Brotherhood of Teamsters
Donald Treichler
Tammy Edwards
Victoria Gray
Garnet E Zimmerman
International Longshore & Warehouse Union
Robert McEllrath
Terri Mast

Anwesende

40.
ITF-Kongress
Vancouver 2002

Joseph Wenzl
Ray Familathe
Ray Ortiz
International Longshoremen's Association
John Bowers
Albert Cernadas
Benny Holland
Gerald Owens
Robert Gleason
Thomas W Gleason
International Organisation of Masters, Mates & Pilots
Timothy Brown
Glen P Banks
Donald Marcus
Richard May
Robert Groh
National Air Traffic Controllers' Association
George Petrovich
Randy Weiland
Ruth E Marlin
Chris Bowers
Don Hill
Doug Hintz
John Brown
John Dumiller
Jose Ceballos
William Simmons
National Marine Engineers' Beneficial Association
George Clements
Cecil A McIntyre
Louie Bud Jacques
Tony Sasso
Seafarers' International Union of North America
Michael Sacco
Rene Lioeanjie
Roman Gralewicz
Dave Heindel
Jessica Smith
Enrico Esopa
Tony Sacco
Transportation-Communications International Union
Robert Scardelletti
Howard W Randolph
Joseph Condo
LE Boshier
JL Quilty
JM Parker
RA Johnson
RF Davis
United Transportation Union
Pete Patsouras

Zambia
Railway Workers' Union of Zambia
Honest Ndamana
Getrude Chulu Bwalya

Zimbabwe
Transport & General Workers' Union
Farayi Makanda

Beobachter/innen

Guy Ryder (International Confederation of Free Trade Unions)
Georgy Stoliarenko and Roald Aliakrinsky (International Confederation of Water Transport Workers' Unions)
Adrian 'Sandy' Sandziuk (International Federation of Air Line Dispatchers' Associations)
James Given (ITF Cruise Ship Campaign Office)
Klas Valbärj and Anja Lampinen (Nordic Transport Workers' Federation)
Roger Korner and Talmage Simpkins (United Seamen's Service)
Jaap Van der Kamp (Fédération Internationale des Organisations Syndicales du Personnel des Transport, FIOST)
Didier Le Reste and Patrick Chamaret (Fédération CGT des Cheminots, France)
Alain Placidet and Paul Fourier (Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, France)
Frank Schröder (Friedrich-Ebert-Stiftung – FES)
Peter Turnbull (Cardiff University, Great Britain)
Teruhiko Nakanishi (Koun-Rokyo, Japan)
Grace Arwa (Kenya Railway Workers' Union)
Sung Chun Kang (Federation of Korean Trade Unions)
Young Chul Yoo (Tourism Federation, Korea)
Jamaludin Bin Nawi (Kelang Port Management Sdn Bhd Workers' Union, Malaysia)
Mohd. Nasir Bin Muda and Zulkifli Bin Zakaria Mohd. Amin (Kesatuan Pekerja-Pekerja Malaysia Airports Bergad)
Hima Barkiné (Syndicat National des Conducteurs Routiers du Niger)
Kristov Szymichowski (National Section of Port Workers – NSZZ 'Solidarnosc', Poland)
G Starchenko and V Buntov (Water Transport Workers' Union of Russia)
Lee Cho-Ping, Lu Shih and Wang Chian (China Airlines Employees' Union, Taiwan)
Helen Katala (Tanzania Railway Workers' Union)
Deborah Kokunda (Amalgamated Transport & General Workers' Union, Uganda)
Ken Foster (Amalgamated Transit Union, United States)
Francisco Torrealba and Boris Beltran (Sindicato de Trabajadores de la CA Metro de Caracas, Venezuela)

Gäste

Elaine Briere
Goran Basaric
Graham Brothers
John Coombs (Maritime Union of Australia)
Steve Edwards
Mable Elmore (National Automobile, Aerospace Transportation & General Workers' Union of Canada)
Al Engler (International Longshore & Warehouse Union)
Eike Eulen
John Fay (Seafarers' International Union of North America)
Moritake Fukuniwa
Bob Gorman (AFL-CIO)
Frode Gross (Det Norske Maskinistforbund)
Malcolm Guy
Denise Hill
MS Hoda
David Horton (Transport Salaried Staffs' Association)
Jim Hunter
Fred Jay (International Longshore & Warehouse Union)
Norrie McVicar (National Union of Rail, Maritime & Transport Workers)
E McDermott (Transport & General Workers' Union)
Keith Mestrich (AFL-CIO)
Magaret Prosser (Transport & General Workers' Union)
John Ross
George Ryde (Aviation & Marine Engineers Association Incorporated)
Jim Sinclair (British Columbia Federation of Labour)
Michelle Smith
Kurosaki Tsukasa
Eileen Ware
Shojiro Yamanaka (Nippon Express Co Ltd)

Presse

Vegard Holm (Norsk Transportarbeiderforbund)
Lene Svenning (Norsk Transportarbeiderforbund)
David Osler (Lloyd's List)
Leo Quigley

Dolmetscher/innen

Maria Blake
Reiko Blauenstein-Matsuba
Brenda Bullock-Paget
Belita Childs
Eicke Crowley
Tore Fauske

40. ITF-Kongress Vancouver 2002

Guillermo Fernandes
Ikumi Graham
Janet De Hasson
Karin Henderson
Gudrun Hubert
Maureen Ivens
Eva Knapp
Galina Ladyzhenskaya
Anne Lammings
Claude Lastique
Patricia Lopez
Natalie MacShane
Helene Meier
Leif Nerdrum
Jacki Noh
Larissa Pascoe
Michiko Peters-Sekino
Marisa Pinkney
Elena Porro
Chunghee Ryu
Sarah Senarclens-Goulding
Frederik Sjogren
Elena Sladkovskaia
Irene Stanton
Cathrine Stenzl
Alexandre Tchekov
Salma Tejpar-Dang
Yvonne Tizard
Marina Wright
Kazuko Yoshida Ingham

Ingrid Köhler
Anna Llewellyn
Mikhail Lyakhov
Kees Marges
Ingo Marowsky
Ryutaro Morisaki
Alice Muchanyuka
Wairimu Mwangi
Naoko Nagahashi
Jean Neve
Paul Neve
Hiroko Oda
Birger Pedersen
Anna Peters
Anni Poulsen
Desmond Reid
Christine Richards
Sarah Roberts
John Sansone
Mahendra Sharma
Elisabeth Stark
Bob Thomas
Chikako Tokoro
Sangam Tripathy
Steve Trowsdale
Ben Udogwu
Mac Urata
Shigeru Wada
Jon Whitlow
Doro Zinke

ITF-Sekretariat

Claire Baber
John Bainbridge
Bernhard Barth
Kerstin Brechtelsbauer
Gideon Burrows
David Cockroft
Isabel Cortés
Michèle Cossa
Stephen Cotton
Alana Dave
Mark Davis
Simon Des Baux
Eddie Dickson
Shane Enright
Sarah Finke
Dianne Fouche
Antonio Fritz
Takako Fukuda
Filomena Garcia
Joan Hannah
Stuart Howard
José Iglesias
Jim Jump
Nazi Kabore
Randy Kelchure
Teresa Kennedy
Helena King