



Z1577

GLOBAL ORGANISIEREN WIR KÄMPFEN FÜR UNSERE RECHTE

Global organisieren

41. ITF-Kongress in Durban (Südafrika)

國際運輸勞連

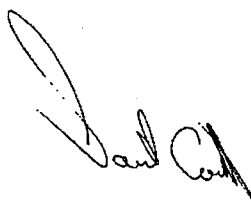
International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Fédération internationale des ouvriers du transport
Internationella Transportarbetarefederationen
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Международная федерация транспортников
التنظيم العالمي، النضال من أجل حقوقنا

Z 15757

VORWORT

Das folgende Arbeitsprogramm "Global organisieren – Wir kämpfen für unsere Rechte" wurde vom 41. ITF-Kongress vom 2. bis 9. August 2006 in Durban (Südafrika) einstimmig verabschiedet. Es setzt die strategischen Prioritäten, an denen sich nach übereinstimmender Auffassung der Kongressdelegierten die ITF-Tätigkeit in der Zeit von 2007 bis 2010 orientieren sollte und enthält detaillierte Arbeitsprogramme für die einzelnen ITF-Sektionen, -Regionen, und -Abteilungen.

Das Arbeitsprogramm ist auch vor dem Hintergrund der vom Kongress verabschiedeten Entschlüsse zu sehen. Darin sind die politischen Grundsätze festgeschrieben, an denen sich die ITF orientiert, wenn es darum geht, ihr zentrales Ziel "Global organisieren" zu erreichen und die ITF-Gewerkschaften in allen Sektoren und Regionen für ihre Arbeit in einem zunehmend globalisierten Umfeld zu rüsten, damit sie alle Verkehrsbeschäftigten verstärkt in starken, effektiven und demokratischen Gewerkschaften organisieren können.



David Cockroft
Generalsekretär



Z 15757

INHALT

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

Vorbemerkung	1
Das Programm "Solidarität globalisieren" weiterschreiben	2
Global organisieren – Wir kämpfen für unsere Rechte	5
Zentrale Arbeitsschwerpunkte 2007 - 2010	6

ARBEITSPROGRAMME DER ITF-SEKTIONEN, -REGIONEN UND -ABTEILUNGEN 2007 - 2010

Kampagnen, Forschung und Kommunikation	9
Bildungsarbeit	12
Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft	14
FACHSEKTIONEN	
Sektion Eisenbahn	17
Sektion Straßentransport	19
Öffentlicher Personennahverkehr	22
Sektion Zivilluftfahrt	23
Sektion Fremdenverkehrsdienste	26
Seeleutesektion	28
Billigflaggenkampagne	32
Sektion Häfen	33
Sektion Binnenschifffahrt	35
Sektion Fischereiwirtschaft	37
REGIONEN	
Lateinamerika und die Karibik	40
Nordamerika	42
Asien/Pazifik	43
Afrika	45
Arabische Welt	47
Europa	49
GUS-Staaten	53

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

VORBEMERKUNG

1. Die Verkehrswirtschaft befindet sich in einer Phase des rasanten Wandels, um sich auf ein globaleres Umfeld einzustellen. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften müssen sich dem neuen Klima anpassen und gewährleisten, dass es zur Stärkung der gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen beiträgt, nicht zu ihrer Schwächung.
2. In der Ära verschärften globalen Wettbewerbs um Handel und Investitionen nach Ende des Kalten Krieges finden neue Länder mit eingeschränkten Gewerkschaftsrechten Zugang zur globalen Wirtschaft, während gewerkschaftliche Freiheiten in Ländern, wo sie lange Tradition haben, Angriffen ausgesetzt sind.
3. Aus diesem Grunde hat der Vorstand das Schwerpunktthema "Global organisieren – Wir kämpfen für unsere Rechte" als Motto für den 41. ITF-Kongress in Durban (Südafrika) gewählt.
4. Dieser neue Ansatz will auf den Erfolgen der drei vorangegangenen ITF-Kongresse aufbauen, die die Gewerkschaften auf die Restrukturierung des Sektors vorbereiten, die Zusammenarbeit zwischen der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften verbessern und die Kommunikationspyramide zwischen den Verkehrsgewerkschaften in den einzelnen Ländern abflachen sollten. Hierzu gehört u. a. die Suche nach zusätzlichen Möglichkeiten, unter Einsatz der Internet- und Telefonkonferenztechnik internationale Treffen abzuhalten, ohne dass dies einen Ortswechsel erforderlich macht.
5. Die ITF hat auch Strategien entwickelt, um sich der Liberalisierung und Deregulierung des Verkehrs entgegenzustellen und die Macht ebenso wie die Programme wichtiger internationaler Gremien wie Welthandelsorganisation (WTO) und Weltbank in Frage zu stellen. Sie war – und ist – bestrebt, konstruktiv am Aufbau der Bewegung der Globalen Gewerkschaften mitzuwirken und in enger Abstimmung mit den sozialen Bewegungen im weiteren Sinne auf nachhaltigen Verkehr hinzuarbeiten. Sie hat sich ferner mit der Expansion des globalen Logistiksektors und der Tendenz zur Fremdvergabe, Fragmentierung und Umwandlung von Tätigkeiten im Verkehr in Aushilfsarbeiten auseinandergesetzt.
6. Die ITF hat neue Formen der internationalen Abstimmung zwischen Gewerkschaften bei multinationalen Verkehrsbetreiberunternehmen entwickelt und den Dialog mit wichtigen multinationalen Arbeitgebern oder Arbeitgeberorganisationen aufgenommen. Sie reagiert darüber hinaus auf Änderungen bei den Beschäftigungsstrukturen, um zu gewährleisten, dass sie auch für die wachsende Zahl von Frauen relevant ist, die in der globalen Verkehrs- und Logistikbranche arbeiten.
7. Jetzt aber verlangt eine Reihe von bedeutenden Veränderungen dringende Maßnahmen auf internationaler Ebene:
 - a) Zum einen erleben Gewerkschaften in allen Regionen, wie sich die Beschäftigungsstrukturen im Verkehr verschieben – die Stellen bei großen, häufig staatseigenen einheimischen Arbeitgebern mit traditionell hohem gewerkschaftlichen Organisationsgrad werden immer weniger, und stattdessen breiten sich private, häufig zunehmend als multinationale Firmen agierende Arbeitgeber aus, die Vertragsunternehmen und Fremdfirmen für sich arbeiten lassen, die Beschäftigung fragmentieren und immer mehr Aushilfskräfte einsetzen.
 - b) Zum zweiten spielen in der globalen Wirtschaft lange und potentiell störanfällige globale Lieferketten, die Produktion, Transport und Logistik sowie Distribution miteinander verknüpfen, eine immer bedeutendere Rolle; sie könnten potentiell die strategische Position der Verkehrsgewerkschaften erheblich stärken.

8. In einer Zeit, in der die gewerkschaftlichen Ressourcen zunehmend unter Druck geraten, sieht sich die ITF während der nächsten vier Jahre vor eine große Herausforderung gestellt. Sie muss weiterhin die so wichtige Aufgabe erfüllen, Gewerkschaften, die mit der Globalisierung des Verkehrs konfrontiert sind, international zu koordinieren, zu vertreten und mit Informationen zu versorgen, sowie grundlegende Menschen- und Gewerkschaftsrechte zu verteidigen. Sie muss aber auch ein neues Programm mit dem Schwerpunkt "Global organisieren" starten, in dem geeignete Objekte identifiziert werden, bei denen die gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen gestärkt werden können, um so die strategische Position der Verkehrsgewerkschaften in der globalen Wirtschaft zu nutzen.
9. Aus diesem Grund liegt dem Kongress erstmals ein integriertes, ITF-weites Arbeitsprogramm mit strategischen Schwerpunkten für alle ITF-Sektionen, -Abteilungen und -Regionen zur Genehmigung vor – ein messbares Arbeitsprogramm mit Zielvorgaben, nach denen die erzielten Erfolge bewertet werden können, und das auf den Arbeitsschwerpunkt "Global organisieren" ausgerichtet ist.
10. Die mit konkreten Anliegen der einzelnen Fachsektionen und der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft befassten Abschnitte dieses hier im Entwurf vorliegenden Arbeitsprogramms werden auf den zuständigen Konferenzen im Rahmen des Kongresses zur Diskussion gestellt. Angesichts der Notwendigkeit eines integrierten Ansatzes bei der Organisationsarbeit wird das Programm als Ganzes zudem dem Plenum des Kongresses zur Beratung und Genehmigung unterbreitet.
11. Unter dem Aspekt "Globales Organisieren" (GO) gehört zu diesem Ansatz die Vorgabe einer begrenzten Zahl strategischer Zielobjekte von vorrangiger Bedeutung, die vom Kongress festzulegen sind und die alle Teile des strukturellen Überbaus der ITF – Sektionen, Regionen, Frauenausschuss, Kampagnenarbeit und Kommunikation, Bildungsarbeit und Vorstand – in den kommenden vier Jahren zunehmend in den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit rücken werden.

DAS PROGRAMM "SOLIDARITÄT GLOBALISIEREN" WEITERSCHREIBEN

Die Global Unions stärken

12. Im Jahre 2006 steht eine tiefgreifende Veränderung in der Struktur der Gewerkschaftsbewegung insgesamt bevor. Ein Einigungsprozess ist angelaufen, an dessen Ende eine neue Gewerkschaftsinternationale stehen wird, der der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG), mit dem die ITF seit mehr als 50 Jahren eng zusammenarbeitet, der kleinere Weltverband der Arbeitnehmer (WVA), der vor allem die "christlichen" Gewerkschaften zu seinen Mitgliedern zählt, und eine Reihe von Gewerkschaftsdachverbänden angehören werden, die bislang nicht zur Global-Unions-Familie zählen.
13. Mit dieser Entwicklung bietet sich gleichzeitig eine Gelegenheit, die praktische Zusammenarbeit zwischen dem Branchenflügel der globalen Gewerkschaftsbewegung, vertreten durch die ITF und die neun anderen Globalen Gewerkschaftsverbände, einerseits und dem Verbandsflügel als Vertretung der nationalen Gewerkschaftsdachverbände andererseits auszubauen. Dies setzt voraus, dass die einzelnen Elemente einer – wohl im Entstehen befindlichen – geeinten globalen Gewerkschaftsbewegung, die globale Arbeitgeber und globale Institutionen herausfordern kann, ihre Tätigkeit auf globaler, regionaler und nationaler Ebene stärker integrieren.
14. Möglich ist dies nur, wenn die jeweilige Rolle der Globalen Gewerkschaftsverbände und der nationalen Dachverbände bei der Tätigkeit im Rahmen dieses neuen, und bislang namenlosen, internationalen Gewerkschaftsbundes klar definiert ist und wenn sie alle die Relevanz ihrer Arbeit für die nationalen Gewerkschaften zweifelsfrei unter Beweis stellen können.
15. Die ITF als Globaler Gewerkschaftsverband für Verkehrsbeschäftigte kann nur durch ihre Mitgliedsverbände gestärkt werden. Das heißt: Es muss gewährleistet sein, dass jede demokratische Verkehrsgewerkschaft der Welt Mitglied der ITF-Familie ist und dass diese angeschlossenen Gewerkschaften über das nötige Rüstzeug für die Zusammenarbeit verfügen, um die gewerkschaftliche Stärke auf nationaler, regionaler und globaler Ebene zu optimieren.

Mit den sozialen Bewegungen im weiteren Sinne zusammenarbeiten

16. Global Unions müssen auch eine wichtige Rolle in der breiter gestreuten globalen Bewegung für Gerechtigkeit übernehmen, und Aufgabe der ITF ist es dabei, dafür Sorge zu tragen, dass der Verkehr dort auf der Tagesordnung steht. Aus diesem Grund muss die ITF als Teil der Global Unions weiterhin am Weltsozialforum (WSF) und seinen globalen und regionalen Aktivitäten ebenso wie an anderen wichtigen Kampagnen, einschließlich des Global Call to Action against Poverty (GCAP), mitwirken.
17. Selbst der Menschenhandel im Auftrag des internationalen Sexgeschäfts ist inzwischen zu einer globalisierten Industrie geworden. Die Globalen Gewerkschaften sollten mit anderen Gruppen und Nicht-Regierungsorganisationen gemeinsam an der Ausmerzung einer solchen Industrie arbeiten, die auf brutaler Ausbeutung und groben Menschenrechtsverletzungen aufbaut.

Die Liberalisierung des Verkehrs bekämpfen

18. Die ITF muss Strategien entwickeln, um die Grundannahmen neoliberaler Wirtschaftsreformen effektiv in Frage zu stellen und die negativen Folgen der Liberalisierung für die Verkehrsbeschäftigten zu mindern. Sie muss weiterhin den Prozess der Verkehrsliberalisierung beobachten, hinter dem globale und regionale Gremien stehen, u. a.:
 - die WTO, deren wachsenden Interesse am Verkehr im Zusammenhang mit den Verhandlungen über das Allgemeine Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen – GATS – zu sehen ist, das nach dem ergebnislosen Abschluss der WTO-Ministerkonferenz im Dezember 2005 in Hongkong Gegenstand intensiver Gespräche sein wird.
 - die Weltbank, die in vielen Entwicklungs- und Übergangsländern erheblichen Einfluss auf den Prozess der Restrukturierung im Verkehr nimmt und den öffentlichen Verkehrsdiensten in zahlreichen Ländern großen Schaden zugefügt hat.
 - regionale Wirtschaftsgemeinschaften, einschließlich der Europäischen Union (EU), aber auch Organisationen wie z. B. MERCOSUR und NAFTA, APEC und Afrikanische Union.
19. Die ITF lehnt es ab, die Verkehrsdienste dem Zuständigkeitsbereich der WTO sowie dem Allgemeinen Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen (GATS) zu unterstellen. Der Verkehr setzt zur Gewährleistung von Arbeitsschutz, wirtschaftlicher Entwicklung und nationalen Normen der inneren Sicherheit u. a. ein hohes Maß an Regulierung voraus, während derartige Maßnahmen im Rahmen der WTO-Prozesse häufig vor allem als ein Hindernis für den offenen Zugang zum Markt angesehen werden. Die ITF muss in Zusammenarbeit mit ihren Global-Unions-Partnern ein wachsames Auge auf die WTO-Strukturen halten. Sie sollte den Dialog mit den Führungsstrukturen der Weltbank fortsetzen und die Aktivitäten und Programme der Weltbank kritisch beobachten. Die ITF sollte ihr aktuelles Projekt ausweiten, in dessen Rahmen sie Gewerkschaften die erforderlichen Fähigkeiten vermitteln will, damit sich diese mit Weltbank-Projekten im Verkehr auseinandersetzen und sich gegebenenfalls dagegen wehren können. Die ITF-Regionalstrukturen sollten außerdem regionale Antworten auf den Liberalisierungsprozess erarbeiten, wobei sie von den Erfahrungen der ITF in der Europäischen Union (EU) lernen können. Das Beispiel der Zusammenarbeit zwischen ITF und ETB bei den Verhandlungen zwischen EU und USA über die Öffnung der Lufträume sollte auch auf Verhandlungen der EU mit anderen Ländern übertragen werden.

Restrukturierungsmaßnahmen in der Branche in Frage stellen

20. Die Strukturen der Verkehrswirtschaft ändern sich mit rasantem Tempo, und dies macht einen veränderten Umgang der Gewerkschaften mit den Arbeitgebern erforderlich. Dies ist bereits ein wichtiger Aspekt der Tätigkeit der ITF-Sektionen und -Regionen und muss intensiviert sowie stärker auf den Schwerpunkt "Global organisieren" ausgerichtet werden, u. a. durch
 - den fortgesetzten Ausbau der Maßnahmen zur Koordinierung und Weitergabe von Informationen unter Gewerkschaften aus verschiedenen Ländern, deren Mitglieder bei ein und derselben globalen Gesellschaft (bzw. Allianz) beschäftigt sind. Daran sind immer häufiger mehrere ITF-Sektionen und gelegentlich sogar andere Globale Gewerkschaftsverbände beteiligt. Diese Arbeit wurde bislang vor allem auf Sitzun-

gen geleistet. Das Resultat sind hohe Anforderungen an die Kapazitäten des Sekretariats ebenso wie der angeschlossenen Gewerkschaften, und wir müssen uns überlegen, wie eine solche Koordinierung nachhaltig gestaltet werden kann.

- den fortgesetzten Ausbau wirksamer internationaler Solidaritätsmaßnahmen. Hierbei wäre u. a. genau zu prüfen, inwieweit die Erfolge der Billigflaggenkampagne auf andere Verkehrsbereiche übertragen werden könnten.
- den Einsatz von Instrumenten der sozialen Verantwortung der Unternehmen, um Druck auf Arbeitgeber im Verkehr auszuüben. Dieses Instrumentarium umfasst zur Zeit die Logistics and Transportation Corporate Citizenship Initiative des Weltwirtschaftsforums, an der sich einige der größten globalen Logistikunternehmen beteiligen. In diesem Zusammenhang wirkt die ITF im Rahmen der Global Reporting Initiative ebenso wie des UN Global Compact an der Erarbeitung von Verifizierungsmaßnahmen mit.

Globale Absprachen

21. Einige andere Globale Gewerkschaftsverbände haben mit multinationalen Unternehmen globale Rahmenvereinbarungen abgeschlossen, in denen gewisse Mindestarbeitsnormen für die gesamte globale Tätigkeit der betreffenden Unternehmen festgeschrieben sind. Die ITF hat bislang keine globalen Rahmenvereinbarungen unterzeichnet, wenngleich mehrere solche Initiativen aktiv diskutiert werden. Dabei muss jedoch Klarheit darüber bestehen, dass allein die Unterzeichnung derartiger Vereinbarungen mit Arbeitgebern unzureichend ist, solange sie keine echten Vorteile für die betreffenden Gewerkschaften bedeuten, indem sie Hürden aus dem Weg räumen, die sie bei der Organisationsarbeit behindern. Die Erarbeitung von politischen Leitlinien für die Aushandlung derartiger Vereinbarungen muss auf einheitlicher Grundlage durch die ITF als Ganze erfolgen; außerdem sind andere Globale Gewerkschaftsverbände hinzuzuziehen, von denen viele bereits Vereinbarungen mit Unternehmen abgeschlossen haben, die als Großkunden Verkehrsdienste nutzen. Die ITF sollte Orientierungshilfen für die Aushandlung derartiger Vereinbarungen sowie, gestützt auf "modellhafte Praktiken", zu ihrem Inhalt erstellen. Dank ihrer Billigflaggenkampagne hat die ITF den einzigen globalen Kollektivvertrag abgeschlossen, der für mehr als 50 Prozent eines Sektors gilt und den Gewerkschaften effektive Durchsetzungsmechanismen an die Hand gibt. Auch dies sollte als mögliches Vorbild für andere Fachsektionen einer Prüfung unterzogen werden.

Für grundlegende Gewerkschaftsrechte kämpfen

22. Infolge der Globalisierung setzen multinationale Unternehmen Länder, die an ausländischen Investitionen interessiert sind, zunehmend unter Druck, Gewerkschaftsrechte auf ein Mindestmaß zurückzuschneiden oder ganz aufzuheben. Politische Veränderungen im Anschluss an das Ende des Kalten Krieges, der zunehmende Druck im Sinne einer Liberalisierung des Handels und verbesserte Kommunikationsmittel bedeuten, dass viele Länder, in denen demokratische Gewerkschaften kaum oder gar keine Tradition haben, dem Druck der globalen Wirtschaft ausgesetzt sind. Selbst Länder mit einer langen Tradition starker Gewerkschaften, wie z. B. Australien, starten koordinierte Angriffe auf Gewerkschaftsrechte, während in anderen Ländern gleichzeitig grundlegende Menschenrechte der Beschäftigten und Bürger/innen nach wie vor unterdrückt werden, ohne dass dadurch ihre Einbindung in das globale Produktions- und Distributionssystem beeinträchtigt würde.
23. Strategien für den Ausbau der internationalen Gewerkschaftsbewegung können so lange keine Wirkung entfalten, wie grundlegende gewerkschaftliche Freiheiten angegriffen werden. Die ITF hat es immer als ihre Aufgabe angesehen, die Gewerkschaftsrechte gegen derartige Angriffe zu verteidigen, indem sie, wo immer notwendig, internationale Solidaritätsaktionen koordiniert. Immer häufiger muss dies jedoch durch vorausschauende Kampagnen und Projekte ergänzt werden, die auf einzelne Länder oder Arbeitgeber abzielen, wobei die Möglichkeiten der Verkehrsgewerkschaften, die globale Lieferkette zu beeinträchtigen, genutzt und Maßnahmen der ITF eng mit denen anderer Global-Unions-Partner abgestimmt werden.

24. Der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) kommt in einigen Wirtschaftszweigen eine wichtige Funktion zu, weil sie Mindestnormen setzt. Für die Seeleuterechte war das Jahr 2006 ein historischer Meilenstein, da es der ITF gelang, mit Arbeitgebern und Regierungen ein neues maritimes Arbeitsübereinkommen der IAO auszuhandeln, in dem alle geltenden Übereinkommen für Seeleute zusammengefasst sind. Dieses neue Übereinkommen wird allgemein als "Seafarers' Bill of Rights" oder Grundrechtecharta der Seeleute bezeichnet.

GLOBAL ORGANISIEREN – WIR KÄMPFEN FÜR UNSERE RECHTE

25. Während an der Umsetzung dieser politischen Strategien mit größerer Intensität weitergearbeitet werden muss, ist gleichzeitig zu gewährleisten, dass sie mehr als bisher der Stärkung der gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen dienen. Deshalb soll "Global organisieren – Wir kämpfen für unsere Rechte" den Hauptschwerpunkt der ITF-Maßnahmen in den nächsten vier Jahren bilden.
26. Dies erfordert eine sorgfältige Überprüfung des Einsatzes aller ITF-Ressourcen sowie existierender Kampagnen und Aktivitäten, um sicherzustellen, dass sie der Identifizierung strategischer Zielobjekte von globaler Bedeutung für die gewerkschaftliche Organisationsarbeit dienen.
27. Hierzu muss eine begrenzte Anzahl ITF-weiter strategischer Zielvorgaben zum Thema "Globales Organisieren" (GO) festgelegt werden, an denen sich die Arbeitsprogramme der ITF-Sektionen, -Regionen und -Abteilungen orientieren. Es wird immer öfter notwendig sein, einen Großteil dieser Projekte auf sektionsübergreifender Basis, und gelegentlich auch in Zusammenarbeit mit anderen Global-Unions-Partnern, umzusetzen.
28. Zu jeder strategischen Zielvorgabe sollten mehrere GO-Projekte entwickelt werden, die wichtige globale Zielobjekte für Aktionen aufzeigen und Vorgaben machen, an denen der Erfolg der Tätigkeit bemessen werden kann.
29. Als Grundlage für das ITF-Arbeitsprogramm 2007 - 2010 unter dem Motto "Global organisieren" könnten sechs strategische Zielobjekte für Globales Organisieren (GO) dienen, die für alle ITF-Sektionen, -Regionen und -Abteilungen den zentralen Schwerpunkt ihrer Arbeit in den kommenden vier Jahren bilden sollten.

ZIELOBJEKT 1 – Logistik/Lieferketten

Identifizierung wichtiger Akteure und Güter im Logistiksektor, bei denen koordinierte Aktionen entlang der Lieferketten ansetzen könnten. Bestandsaufnahme der Stärken und Schwachpunkte der Gewerkschaften, Aufbau von Organisationsprojekten und Koordinierungsgruppen auf sektionsübergreifender Basis sowie gegebenenfalls unter Miteinbeziehung anderer Globaler Gewerkschaftsverbände, die die Beschäftigten in der Produktion und Distribution dieser Güter vertreten. In diesem Zusammenhang könnten Instrumente der sozialen Verantwortung der Unternehmen eingesetzt, Rahmenvereinbarungen ausgehandelt und neue Formen der gewerkschaftlichen Organisation und solidarischer Maßnahmen entwickelt werden, um die Abhängigkeit dieser Betreiber von Verkehrsbeschäftigten in strategischen Positionen auszunutzen.

ZIELOBJEKT 2 – Globale Drehkreuze und Korridore

Erstellung einer Landkarte von Standorten in der globalen Transportkette (speziell Häfen, Flughäfen, Flusshäfen, Grenzübergänge), die aufgrund ihrer geographischen Lage wichtig sind, und Zusammenführen von Gewerkschaften zur solidarischen Stärkung der Organisationsstrukturen.

ZIELOBJEKT 3 – Marktneulinge/Billiganbieter

Erstellung einer Landkarte von Bereichen, in denen im Anschluss an eine Privatisierung/ Liberalisierung neue Arbeitgeber, Billiganbieter oder neue multinationale Eigentümer auf den Markt drängen und die gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen bedrohen. Erarbeitung von Strategien zur Reduzierung der nachteiligen Folgen, u. a. abgestimmte Opposition zur Regierungspolitik, bei gleichzeitiger Sicherung vorhandener gewerkschaftlicher Organisationsstrukturen bzw. gewerkschaftlicher Organisation bei neuen Arbeitgebern.

ZIELOBJEKT 4 – Multinationale Unternehmen im Personenverkehr

Identifizierung der wichtigen multinationalen Unternehmen, die weltweit in Personenverkehrsdienste, speziell den öffentlichen Personennahverkehr, investieren. Aufbau von Netzwerken von Gewerkschaftsvertreter/innen innerhalb jeder dieser Unternehmensgruppen im Verkehr und Schritte, um zu gewährleisten, dass Arbeitgeber, die Gewerkschaften in ihrem Stammland anerkennen und mit ihnen verhandeln, sich den Bemühungen um Organisation der Beschäftigten nicht entgegenstellen, wenn sie Tochtergesellschaften im Ausland gründen.

ZIELOBJEKT 5 – Neue Formen der Arbeit

Identifizierung von Tätigkeitsbereichen im Verkehr, die durch den Einsatz von Fremdfirmen, "informeller Arbeit" und Aushilfskräften, die Auslagerung ins Ausland, die Einrichtung von Callcentern, die Betätigung von einem Auftraggeber abhängiger selbständiger Fahrer/innen u. ä. einen grundlegenden Wandel erfahren und in denen Stellen zunehmend mit Frauen und jungen Arbeitnehmer/innen besetzt werden. Erarbeitung von Mitgliederwerbeprojekten auf Ebene der Sektionen, der Abteilung Frauenarbeit und der Regionen, auf ITF-weiter Ebene und/oder in Zusammenarbeit mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden, um zu gewährleisten, dass alle Beschäftigten im Verkehr und verwandten Bereichen, unabhängig vom Standort, in starken und schlagkräftigen Gewerkschaften organisiert sind. Dies sollte auch Bemühungen um Geschlechtergleichstellung beim Zugang zu allen Tätigkeiten im Verkehrssektor umfassen.

ZIELOBJEKT 6 – Verteidigung der Gewerkschaftsrechte

Entwicklung neuer Methoden, wie die globale Produktions- und Lieferkette sowie die globalen Eigentumsstrukturen nationaler Verkehrsunternehmen genutzt werden können, um Regierungen und Arbeitgeber unter Druck zu setzen, wenn sie Menschen- und Gewerkschaftsrechte nicht uneingeschränkt respektieren. Entwurf vorausschauender Kampagnen für Gewerkschaftsrechte sowie von Projekten in einzelnen Ländern in Zusammenarbeit mit Global-Unions-Partnern. Durchführung einer umfassenden, auf ein Jahr angelegten globalen ITF-Kampagne zu Gewerkschaftsrechten für Verkehrsbeschäftigte.

30. Die strategischen Prioritäten der ITF müssen durch Forschungs- und Bildungsprogramme sowie eine effektive Strategie im Hinblick auf Kommunikation und Kampagnen untermauert werden.

ZENTRALE ARBEITSSCHWERPUNKTE 2007 - 2010

31. Die Arbeitsprogramme der ITF sollten einen in sich schlüssigen, umfassenden Aktionsplan für die nächsten vier Jahre ergeben. Die Prioritäten einer solchen Kampagne sollten darauf ausgerichtet sein, die gewerkschaftliche Organisationsbasis zu stärken. Die Arbeitsprogramme müssen offensive Strategien beinhalten, die sich an international vereinbarten Zielen der Organisationsarbeit orientieren:
 - Erarbeitung einer Reihe von Projekten zum Schwerpunkt "Globales Organisieren" im Hinblick auf die oben erläuterten strategischen Zielobjekte, die auf ausgewählte Unternehmen, Allianzen, strategische Lieferketten, strategische Verkehrsdrehkreuze und spezifische Beschäftigtengruppen ausgerichtet sind. Erstellung einer Landkarte der gewerkschaftlichen Präsenz und Identifizierung von Zielscheiben für die Mitgliederwerbung. Stärkere Einbindung der ITF-Regionalbüros in die Organisationsarbeit.
 - Federführende Beteiligung an den Bemühungen um effektivere Koordinierung und Formen der Zusammenarbeit innerhalb der Global Unions. Identifizierung von Organisationsprojekten in Zusammenarbeit mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden, speziell an den Schnittstellen zwischen Beschäftigten in Produktion und Logistik entlang der globalen Lieferketten. Erarbeitung gemeinsamer Strategien für das Vorgehen in Branchen, in denen sich die Zuständigkeitsbereiche von Mitgliedsorganisationen anderer Globaler Gewerkschaftsverbände auf nationaler Ebene mit denen der ITF-Gewerkschaften überschneiden.

- Konsolidierung existierender internationaler Gewerkschaftsnetzwerke bei transnationalen Unternehmen (u. a. im Bereich multinationaler Personenverkehr) und Aufbau neuer Netzwerke; Auseinandersetzung mit der Frage gewerkschaftlicher Kapazitäten und der Gewährleistung des nachhaltigen Charakters solcher Netzwerke. Unmittelbarere Miteinbeziehung von hauptamtlichen Mitarbeiter/innen, die auf nationaler und örtlicher Ebene der ITF-Mitgliedsgewerkschaften tätig sind; Entwicklung von effektiver Formen für einen Dialog und Verhandlungen mit multinationalen Unternehmen zur Unterstützung der gewerkschaftlichen Organisationsarbeit; Erarbeitung von Musterbeispielen für den Inhalt internationaler Rahmenvereinbarungen als wirksames Instrument der Organisationsarbeit.
- Erarbeitung von Organisationsprojekten, die auf wichtige globale Verkehrsdrehkreuze und -korridore abzielen, in Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Gewerkschaften.
- Erarbeitung von Strategien in Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Gewerkschaften, um neue Unternehmen der Branche und Vertragsunternehmen gewerkschaftlich zu organisieren.
- Erarbeitung von Strategien in Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Gewerkschaften, um informell Beschäftigte, Aushilfskräfte und Selbständige in der Verkehrswirtschaft gewerkschaftlich zu organisieren.
- Beobachtung der geschlechtsspezifischen Folgen des Wandels in dem Sektor. Identifizierung von Berufen und Bereichen der Verkehrswirtschaft mit einem hohen Anteil nicht gewerkschaftlich organisierter Arbeitnehmerinnen, für die ein neuer Ansatz gefordert ist.
- Fortsetzung der ITF-Tätigkeit auf dem Gebiet der Recherche und der Bildungsarbeit mit Blick auf den Logistiksektor und zentralem Schwerpunkt bei den Konsequenzen der Logistik für die gewerkschaftliche Organisationsarbeit. Ausbau der sektionsübergreifenden Arbeit in Reaktion auf den multimodalen Charakter der Logistik ähnlich der derzeit im Aufbau befindlichen Koordinierung unter den Gewerkschaften im Straßentransport und Luftverkehr mit Mitgliedern bei den internationalen Integratoren (DHL, UPS, TNT, FedEx).
- Ausstattung der Gewerkschaften mit den erforderlichen Hilfsmitteln, um sich den Programmen der Weltbank wirkungsvoller entgegenstellen zu können, speziell durch Erarbeitung von Alternativen zur Liberalisierung und Privatisierung. Kontinuierliche aufmerksame Beobachtung der Entwicklungen im Hinblick auf WTO-GATS und Verkehr. Erarbeitung regionaler Strategien in Reaktion auf die Entstehung regionaler Wirtschaftsgemeinschaften.
- Aufbau von Allianzen mit anderen Teilen der sozialen Bewegung, die sich der neoliberalen Globalisierung widersetzen, und Einbringung des Verkehrs in die Globalisierungsdebatten bei Gremien wie dem Weltsozialforum. Aufbau von Allianzen für den öffentlichen Personennahverkehr mit Nicht-Regierungsorganisationen und Kommunen. Erarbeitung einer integrierten Politik zu Verkehr und Umwelt.
- Erstellung eines vorausschauenden Arbeits- und Kampagnenprogramms zur Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte.
- Entwicklung einer zielgerichteteren Kampagnenstrategie unter Berücksichtigung der Schwerpunkte des Programms "Global organisieren".

ARBEITSPROGRAMME DER ITF-SEKTIONEN, -REGIONEN UND -ABTEILUNGEN 2007 - 2010

KAMPAGNEN, FORSCHUNG UND KOMMUNIKATION

32. Die Tätigkeit der ITF auf den Gebieten Kampagnenarbeit, Forschung/Recherche und Kommunikation soll den Vorstand, die Sektionen, den Frauenausschuss und die Regionen bei der Umsetzung ihrer strategischen Prioritäten unterstützen.
33. Dank der intensiven Anstrengungen im Rahmen des auf dem Kongress 2002 in Vancouver (Kanada) gestarteten Programms *Solidarität globalisieren* konnte das Bewusstsein für die Tatsache, dass internationale Solidarität in einer globalisierten Wirtschaft nicht länger als verzichtbarer Luxus angesehen werden kann, sondern zur zentralen Notwendigkeit geworden ist, geschärft werden. Mit dem Programm *Global organisieren* sollen die Gewerkschaften dazu gebracht werden, sich gemeinsam in der Organisationsarbeit zu engagieren und betriebliche Anliegen auf globaler Ebene unter strategischeren Gesichtspunkten anzugehen. Eine solche strategische Herangehensweise war in der internationalen Gewerkschaftsarbeit bislang nicht unbedingt üblich.
34. Die in dem Grundsatzpapier *Global organisieren* dargelegten gewerkschaftlichen und politischen Strategien können nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn wir den uns angeschlossenen Gewerkschaften und einem breiteren Publikum die richtige Botschaft vermitteln. Dies können wir in Teilen im Rahmen unserer Bildungsarbeit erreichen, doch muss diese ergänzt werden durch eine Strategie auf den Gebieten Recherche, Kommunikation und Information, die einen breiteren Personenkreis erfasst als unsere Seminare und Bildungsprogramme. Beide Funktionen müssen sich gegenseitig ergänzen. Mit den Methoden der Bildungsarbeit werden in der Regel weniger Personen erreicht, doch vermitteln sie ein tiefergehendes Verständnis. Mit den Methoden der Kommunikation werden mehr Menschen angesprochen, doch ist die übermittelte Botschaft weniger differenziert.
35. Diesen Anstrengungen stehen zahlreiche Hindernisse im Wege, u. a. geschwächte gewerkschaftliche Kapazitäten, Sprachbarrieren und Gewerkschaftsstrukturen, die nicht auf die veränderten Beschäftigungsformen oder neue Arbeitsmethoden abgestimmt sind. In vielen Ländern ist aber der Mangel an grundlegenden Gewerkschaftsrechten das größte Hindernis für jede Form der Organisationsarbeit. Die ITF muss Werkzeuge der Kommunikation und der Bildungsarbeit entwickeln, die den angeschlossenen Gewerkschaften unmittelbar dabei helfen, sich mit diesen Themen zu befassen und zumindest einige dieser Hürden zu überwinden.

Kommunikation

36. Der Erfolg der politischen Arbeit der ITF und die Reaktion der Arbeitgeber, Regierungen, internationalen Gremien, anderen Teilen der sozialen Bewegung und sonstigen Gruppen wird häufig in hohem Maße davon beeinflusst, welches Echo sie bei Funk und Fernsehen, elektronischen und Printmedien, in der öffentlichen Meinung und bei den Mitgliedern der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften hervorruft. Die ITF-Abteilung Politik & Information unterstützt die Sektionen, die Abteilung Frauenarbeit und die Regionen bei der Suche nach Möglichkeiten, ihre Botschaften mit Hilfe der Medien, der Fachpresse, der ITF-Webseite im Internet, der Zeitschrift *Transport International*, des Nachrichtendienstes *ITF News Online*, des Magazins *ITF Women* und eines breiten Spektrums von ITF-Veröffentlichungen zu vermitteln. Dies muss auf professionelle Weise und in einer Vielzahl von Sprachen geschehen.
37. *Transport International* ist nach wie vor das offizielle Organ der ITF, aber auch eine Ressource für die Bildungsarbeit. Das Magazin ist ein wichtiger Kanal, über den die ITF die ihr angeschlossenen Gewerkschaften über ihre industriellen Anliegen und Prioritäten informieren kann. Die darin veröffentlichten Berichte behandeln Schlüsselthemen in einem auf die Bildungsarbeit zugeschnittenen Format, das problemlos fotokopiert oder von der ITF-Webseite im Internet heruntergeladen werden kann.

38. In Zukunft muss die Berichterstattung über die Ergebnisse des Programms "Global organisieren" für die Mitglieder der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zum zentralen Anliegen von *Transport International* werden. Die Zeitschrift muss einen größeren Leserkreis ansprechen, und zwar in einem Format und in Sprachen, mit denen Gewerkschaftsmitglieder arbeiten können. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass die angeschlossenen Gewerkschaften das Magazin in größerem Umfang nutzen, und aktive Kontakte zu den hauptamtlichen Mitarbeiter/innen der angeschlossenen Gewerkschaften mit Zuständigkeit für Bildungsarbeit und Information aufbauen, um sicherzustellen, dass die Informationen die Mitglieder an der Basis erreichen, sei es in gedruckter oder in elektronischer Form. Hierzu bedarf es einer direkteren Mitarbeit der angeschlossenen Gewerkschaften.
39. Nach einem kürzlich erfolgten Upgrade verfügt die *ITF-Webseite* im Internet inzwischen über einen passwortgeschützten interaktiven "Extranet"-Bereich und ermöglicht direkten Zugriff auf ITF-Publikationen. Dies erleichtert den Zugang zu ITF-Solidaritätsnetzwerken, die Mobilisierung aktiver Mitglieder und die Teilnahme an Diskussionen und Foren online bis hin zu virtuellen Sitzungen und gibt Nutzern der ITF-Webseite die Möglichkeit, die Informationen, die ihnen die Webseite liefern soll, genau auf ihre eigenen Interessen zuzuschneiden. Die ITF-Webseite sollte zu einem Schlüsselinstrument für effektivere Kampagnenarbeit weiterentwickelt werden, das auch bei der Auswertung von Kampagnen der Vergangenheit und der Erarbeitung neuer Strategien helfen kann.

Forschung/Recherche

40. Die ITF hat ihre Kapazitäten im Bereich Forschung/Recherche erweitert, zum einen um angeschlossene Gewerkschaften und Sektionen, die Abteilung Frauenarbeit und die Regionen prompt mit Daten und Informationen zu Problemen zu versorgen, sobald diese auftreten, und zum anderen um Entwicklungen zu erkennen, über die angeschlossene Gewerkschaften besser informiert sein sollten. Ein gemeinsames Forschungsprojekt mit der University of London, das nach einer diesbezüglichen Analyse zur Erarbeitung einer Landkarte des globalen Logistiksektors führen wird, ist bereits angelaufen. In der Zukunft müssen die ITF-Ressourcen für die Forschungsarbeit/Recherche zunehmend auf die strategischen Zielobjekte zum Thema "Globales Organisieren" konzentriert werden.
41. Die bei den einzelnen Globalen Gewerkschaftsverbänden im Bereich Recherche tätigen Mitarbeiter/innen tauschen über ein formelles Forschungsnetzwerk immer mehr Informationen aus. Die ITF muss ihre informellen Kontakte zu wissenschaftlichen Expert/innen, Recherche-Mitarbeiter/innen bei Nicht-Regierungsorganisationen und anderen ausbauen.

Kampagnen

42. Kampagnen sind ein entscheidendes Instrument jeder Strategie, die Einfluss auf Entscheidungsträger nehmen oder Problembewusstsein schaffen will. Die ITF hat eine Reihe von Kampagnen entwickelt, vor allem in den einzelnen Sektionen, mit denen es gelungen ist, die Mitglieder an der Basis der angeschlossenen Gewerkschaften in einem Umfang zu mobilisieren, wie dies bei Globalen Gewerkschaftsverbänden selten ist.
43. Es wurden unterschiedliche Formen globaler Kampagnen entwickelt. Dazu zählen Kampagnen, in deren Mittelpunkt regelmäßig (in der Regel jährlich) stattfindende Aktionswochen stehen, z. B. die internationalen Aktionstage/-wochen in Sektoren wie Schiene und Straße und die Frauenkampagne, oder Kampagnen zu ordnungspolitischen Fragen, z. B. die Lizenzierung des Kabinenpersonals. Kampagnen können sich auch gegen einzelne Unternehmen richten, z. B. die Ryan-be-fair-Kampagne und die im Rahmen der Billigflaggenkampagne geschaffene Schwarze Liste von Schifffahrtsunternehmen und Bemannungsagenturen, die Seeleute schlecht behandeln oder gegen Verträge verstoßen.
44. Natürlich kann die ITF nicht zu jedem wichtigen Thema eine Kampagne koordinieren oder gar organisieren. Deswegen müssen wir die Kapazitäten für die Kampagnenarbeit unter den angeschlossenen Gewerkschaften ausbauen. Dies hat natürlich auch Konsequenzen für das Programm der Abteilung Bildungsarbeit.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

Strategische Zielsetzungen

- Fortgesetzte Veröffentlichung von *Transport International* und gezielter Versand an Bildungs- und Medienbeauftragte bei den Gewerkschaften; gleichzeitig Werbung für die Online-Fassung von *Transport International*. Bereitstellung einer größeren Zahl wichtiger Artikel in einer größeren Auswahl an Sprachen
- Produktion von Online-Meldungen, einschließlich des Nachrichtendienstes *ITF News Online*, in einer weitaus größeren Anzahl von Sprachen und Verbreitung per Email sowie über die Webseite im Internet
- Verdopplung der Zahl der Gewerkschaftsmitglieder, die regelmäßig mit Informationen in *Transport International* und *ITF News Online* erreicht werden (als Minimum)
- Aufbau eines Netzwerks von Presse-/Medien-/Kommunikationsbeauftragten bzw. Web-Managern, um zu gewährleisten, dass die betreffenden Personen regelmäßig miteinander und mit der ITF in Kontakt stehen. Drängen auf eine abgestimmte Medien-/Informationsstrategie aller Global-Unions-Partner
- Erarbeitung einer in sich schlüssigen Botschaft sowie Informationsstrategie, um Wissen über die Globalen Gewerkschaftsverbände und die ITF zu vermitteln
- Erstellung von Hilfsmitteln für die Kommunikation und die Kampagnenarbeit der angeschlossenen Gewerkschaften, u. a. Unterrichtseinheiten für Maßnahmen der Bildungsarbeit zum Thema Kommunikation, Organisationsarbeit und Gender-Fragen
- weiterer Ausbau der ITF-Webseite im Internet und speziell ihre interaktiven Aspekte. Entwicklung geeigneter Lehrgänge und Aufklärungsstrategien zur Förderung der Nutzung der Webseite durch die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften
- Bereitstellung von Kapazitäten, die den Zugang zu ITF-Solidaritätsnetzwerken, die Mobilisierung aktiver Mitglieder und die Teilnahme an Online-Diskussionen und -Foren bis hin zu virtuellen Sitzungen sowie den Zuschnitt der von der ITF-Webseite gelieferten Informationen auf die spezifischen Nutzerinteressen ermöglichen bzw. erleichtern
- Bereitstellung der nötigen Kapazitäten bei der ITF, um Forschungs-/Rechercheaktivitäten auf Anfrage ebenso wie aus Eigeninitiative einschließlich des Zugriffs auf zusätzliche Datenbanken ebenso ausweiten zu können wie Forschungsprojekte zu den Schwerpunkten des Programms "Global organisieren".
- Erarbeitung einer Informations- und Kommunikationsstrategie als Ergänzung zum Programm "Global organisieren", die z. B. folgende Aspekte umfassen könnte:
 - Werbung für die Arbeit der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften zur Umsetzung der Ziele des Programms "Global organisieren"
 - Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, um rasch entscheidende Zahlen und Fakten zur Unterstützung von Mitgliederwerbemaßnahmen liefern zu können
 - verstärkte Bemühungen um umfassendere positive Presseberichterstattung über die Arbeit der ITF und der Gewerkschaften
 - Erarbeitung von Medienstrategien in Zusammenarbeit mit den Sektionen, um dafür zu sorgen, dass die Programme der einzelnen Sektionen in sich schlüssig sind und sich gegenseitig unterstützen
 - Erarbeitung von Unterrichtseinheiten sowie Handbüchern für die angeschlossenen Gewerkschaften über modellhafte Praktiken auf dem Gebiet der Kommunikation.

BILDUNGSARBEIT

45. Der Charakter der ITF-Bildungsarbeit hat sich grundlegend verändert. Während in der Vergangenheit vor allem gewerkschaftliche Grundbildungslehrgänge für Gewerkschaften aus Entwicklungsländern angeboten wurden, befasst sie sich jetzt mit Themen im Zusammenhang mit der globalen Restrukturierung in der Verkehrswirtschaft, den branchenspezifischen Prioritäten der ITF-Sektionen und dem Aufbau von Kapazitäten für gewerkschaftliche Organisation, Analysen und Kampagnen auf subregionaler, regionaler und globaler Ebene. Zielgruppe sind Gewerkschaften in Industrienationen ebenso wie in Entwicklungsländern.
46. In den bevorstehenden vier Jahren muss die Bildungsarbeit der ITF konkret darauf ausgerichtet sein, die strategischen Ziele des Projekts Globales Organisieren zu erreichen:
- Förderung der Produktion von Materialien und der Durchführung von Seminaren, Arbeitstagen und Schulungslehrgängen zu neuen Strategien der Organisationsarbeit auf Grundlage der strategischen Zielobjekte des Projekts Globales Organisieren
 - Sensibilisierung der gewerkschaftlichen Führungsspitzen und Mitgliederbasis für die Bedeutung internationaler Solidarität und ihren Anteil an der gewerkschaftlichen Organisationsarbeit auf nationaler Ebene
 - Erarbeitung von Materialien für die Bildungsarbeit mit einer kritischen Analyse der globalen Restrukturierung in der Verkehrswirtschaft und möglichen Antworten darauf, u. a. Erarbeitung gewerkschaftlicher Alternativen zur neoliberalen Politik der Restrukturierung im Verkehr
 - Erarbeitung von Materialien, die sich mit den Arbeitgeberstrategien und geeigneten gewerkschaftlichen Antworten befassen
 - Angebot maßgeschneiderter Maßnahmen der Bildungsarbeit auf subregionaler und regionaler Ebene, um effektiv auf die Entstehung regionaler Wirtschaftsgemeinschaften und die Regionalisierung politischer Entscheidungen zu reagieren
 - Schaffung gewerkschaftlicher Kapazitäten und Fähigkeiten für strategische Kampagnenarbeit, Vernetzung und Koordinierung
 - Förderung von Maßnahmen der Bildungsarbeit, die zu kritischem Engagement bei internationalen Institutionen und Regierungen auf nationaler, regionaler und globaler Ebene befähigen
 - Stärkung der Mitarbeit und der Stimme von Arbeitnehmerinnen und anderen Randgruppen unter den Verkehrsbeschäftigten in den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften und ihren Strukturen sowie Anreize für angeschlossene Gewerkschaften, die Zielvorgabe eines Frauenanteils von 30 Prozent unter den Teilnehmer/innen an allen ITF-Aktivitäten zu erreichen.

Bildungsprogramme für einzelne Verkehrsbereiche

47. Bei der Mehrzahl der ITF-Bildungsprogramme werden die Restrukturierung der Branche sowie strategische gewerkschaftliche Antworten und Alternativen in einzelnen Verkehrsbereichen einen zentralen Aspekt darstellen. Diese Programme werden gemeinsam mit den ITF-Sektionen erarbeitet. Bildungsarbeit wird dazu beitragen, Kapazitäten zu schaffen, den Informationsaustausch zu erleichtern und so die Mitwirkung der angeschlossenen Gewerkschaften an Maßnahmen der Sektionen, z. B. internationalen Sitzungen, Netzwerken und Kampagnen, deutlich zu bereichern.

Sektionsübergreifende Programme

48. Als Teil des neuen Ansatzes unter dem Motto "Global organisieren" werden immer mehr Maßnahmen der Bildungsarbeit sektionsübergreifend angeboten. Dabei werden Logistik und multimodaler Verkehr sowie Methoden für den Aufbau von Kontakten zwischen Verkehrsbeschäftigten entlang der globalen Lieferkette verstärkt in den Mittelpunkt rücken. Weitere Zielsetzungen sind der Ausbau der gewerkschaftlichen Fähigkeit zur Erstellung von Unternehmensprofilen, zur Identifizierung von Stärken und Schwachpunkten von Unternehmen und Gewerkschaften und zur Konzipierung gewerkschaftlicher Strategien für die Organisations- und Kampagnenarbeit. Da internationalen Institutionen sowohl auf globaler als auch auf regionaler Ebene bei der Vorbereitung von Restrukturierungsprogrammen im Verkehr eine entscheidende Rolle zufällt, muss die ITF-Bildungsarbeit zunehmend auch auf den Umgang mit diesen Institutionen eingehen.

ITF-Sommerschule

49. Die seit 1999 alljährlich stattfindende ITF-Sommerschule ist sehr effektiv und sollte fortgeführt werden. Sie muss regional weiterentwickelt und in anderen Sprachen als Englisch abgehalten werden. Bei mindestens 50 Prozent der Teilnehmer/innen an der ITF-Sommerschule steigt die Bereitschaft zu langfristigem Engagement bei der ITF-Tätigkeit ebenso wie in den Strukturen ihrer eigenen Gewerkschaften. Allerdings müssen wir dafür sorgen, dass vermehrt auch Delegierte aus Industrienationen (auf eigene Kosten) daran teilnehmen. Die Frauenquote unter den Teilnehmer/innen an der Sommerschule lag während der vergangenen vier Jahre im Durchschnitt knapp unter 40 Prozent.

HIV/Aids und Verkehrsbeschäftigte

50. Einen wichtigen Schwerpunkt der sektionsübergreifenden Bildungsprogramme bildet der Themenkomplex HIV/Aids und Verkehrsbeschäftigte. Dies muss in der bevorstehenden Kongressperiode weiter vertieft werden, um die globale ITF-Strategie in Bezug auf HIV/Aids in der Verkehrswirtschaft zu stützen. Im Mittelpunkt der ITF-Bildungsarbeit werden auch in Zukunft umfassende arbeitsplatzbezogene Strategien und Kollektivverhandlungen als tatkräftige, innerbetriebliche Antwort auf HIV/Aids stehen. Nach Genehmigung eines auf drei Jahre angelegten Projekts durch die Organisation für Entwicklungszusammenarbeit des niederländischen Gewerkschaftsdachverbandes, FNV Mondiaal, ist es der ITF jetzt möglich, eine/n globale/n HIV/Aids-Koordinator/in auf Vollzeitbasis zu beschäftigen. Dies wird zu einer Intensivierung der Bildungs- und Gewerkschaftsarbeit im Hinblick auf den Komplex HIV/Aids und Verkehrsbeschäftigte führen.

Bildungsarbeit zu Gender-Fragen

51. Auch die geschlechtsspezifischen Auswirkungen und Konsequenzen der neoliberalen Restrukturierung im Verkehr und die damit einhergehenden Herausforderungen für die Organisationsarbeit der angeschlossenen Gewerkschaften müssen zu einem weiteren Schwerpunkt der ITF-Bildungsprogramme werden. Bildungsmaßnahmen zu Gender-Fragen wurden bislang nur für Frauen angeboten und haben wesentlich dazu beigetragen, dass sich Frauen verstärkt in der Gewerkschaftsarbeit engagieren. In der Zukunft könnte das Angebot ergänzt werden, u. a. durch Initiativen zur Sensibilisierung für Geschlechterfragen, die sich an Männer richten, Schulungslehrgänge für Frauen zur Vorbereitung auf die Übernahme von Führungspositionen und Programme zum Thema Restrukturierung in dem Sektor, die sich speziell an Frauen richten.

Gewerkschaftliche Bildungsarbeit zu internationalen Fragen zur Selbstverständlichkeit machen

52. Um Bildungsprogramme zu internationalen Fragen zu fördern und auszubauen, wird die Abteilung Bildungsarbeit Bildungsbeauftragte/Schulungskräfte bei den angeschlossenen Gewerkschaften auch in Zukunft direkt ansprechen. Um den Austausch zu erleichtern und Unterstützung zu gewähren, wurde bereits ein globales Netzwerk von Schulungsbeauftragten geschaffen. Die Schulung von Bildungsbeauftragten/Schulungskräften bei den angeschlossenen Gewerkschaften auf globaler und regionaler Ebene ist ein kontinuierlicher Prozess. Im Rahmen eines ITF-Projekts "Schulung von Schulungskräften" werden bereits seit einiger Zeit Ressourcen bereitgestellt, die es Bildungsbeauftragten gestatten, internationale Fragen in vorhandene gewerkschaftliche Bildungsprogramme einfließen zu lassen und so Bildungs-

und Organisationsarbeit miteinander zu verknüpfen. Das einmal im Monat per Email verschickte "Education Bulletin" soll Schulungskräfte und andere interessierte Personen über die Tätigkeit der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften auf dem Gebiet der Bildungsarbeit auf dem Laufenden halten.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

53. Die ITF muss Bildungsprogramme für angeschlossene Gewerkschaften entwickeln, u. a. Arbeitstagungen und Materialien zu Fragen im Zusammenhang mit den strategischen Zielsetzungen des Projekts "Globales Organisieren". Dazu müssen auf globaler, regionaler und nationaler Ebene Maßnahmen der Bildungsarbeit mit folgenden Schwerpunkten organisiert werden:
- Anstoß und Unterstützung für die Mitgliederwerbung unter informell Beschäftigten, Aushilfskräften und Selbständigen in der Verkehrswirtschaft, speziell auch Frauen und junge Arbeitnehmer/innen
 - Schaffung eines Problembewusstseins hinsichtlich der Ausbreitung der Logistik und Unterstützung bei der Erarbeitung neuer gewerkschaftlicher Strategien, auch zur Organisationsarbeit, entlang der Lieferkette
 - Befähigung angeschlossener Gewerkschaften mit Mitgliedern bei ein und demselben multinationalen Unternehmen zum Aufbau globaler Gewerkschaftsnetzwerke und zur Aushandlung globaler Rahmenvereinbarungen
 - Verbesserung der Fähigkeiten im Hinblick auf strategische Kampagnen, um den Beitrag und die Mitwirkung der angeschlossenen Gewerkschaften bei Gewerkschaftskampagnen der ITF zu stärken und sie zu strategischem Eingreifen gegenüber Regierungen und Arbeitgebern, die neoliberale Restrukturierungsprogramme im Verkehrssektor in einzelnen Ländern vorantreiben, zu befähigen
 - Vermittlung der erforderlichen Techniken zur Intervention bei Restrukturierungsprojekten der Weltbank und anderer Institutionen an die Gewerkschaften, Aufklärung der Gewerkschaften über die Phasen im Projektzyklus, in denen sie tätig werden können, und Erarbeitung gewerkschaftlicher Alternativen
 - Befähigung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften zur Reaktion auf Restrukturierungsmaßnahmen im Verkehr durch Vermittlung von Fachwissen und besonderen Fähigkeiten an aktive Mitglieder und Aufbau von Allianzen mit anderen Organisationen der Zivilgesellschaft
 - Ausweitung der Maßnahmen der Bildungsarbeit zur Stärkung gewerkschaftlicher Strategien in Reaktion auf HIV/Aids auf Branchen- und auf politischer Ebene
 - fortgesetzte Stärkung und Erweiterung des globalen ITF-Netzwerks für Bildungsauftragte, um die Voraussetzungen zur Einbindung der internationalen Perspektive in die gewerkschaftlichen Bildungsprogramme zu schaffen.

ARBEITNEHMERINNEN IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT

54. Seit dem Kongress 2002 in Vancouver setzt sich die ITF in unterschiedlicher Form mit dem Wandel in der Verkehrswirtschaft aufgrund der Schwerpunktverlagerung bei den Tätigkeiten im Verkehr vom traditionellen Verkehrsbetrieb hin zur Logistik und zur Transportkette auseinander. Dies trägt insbesondere der Tatsache Rechnung, dass die Mitgliederwerbung und Organisation von Frauen eine vorrangige Aufgabe der ITF-Gewerkschaften sein muss, und verlangt von der ITF zudem, die veränderten Beschäftigungsstrukturen aufgrund der Globalisierung und ihre geschlechtsspezifischen Folgen in den Mittelpunkt zu rücken.

55. Die ITF befürwortet mit Nachdruck die Schaffung von Frauenstrukturen bei Gewerkschaften. Diese sind unverzichtbar in einer Branche, die unter einem hohen Maß an beruflicher Segregation leidet und in vielen Bereichen nur wenige Frauen beschäftigt und ebenso wenige Frauen in Führungspositionen ausweist. Es besteht jedoch die Gefahr, dass diese Strukturen von der eigentlichen Gewerkschaftsarbeit der betroffenen Organisationen abgeschnitten oder in eine Nische abgedrängt werden. Es ist Aufgabe der ITF, sich mit Gleichstellungsaspekten und den spezifischen Anliegen der Frauen zu befassen.
56. In ihren Satzungen verpflichtet sich die ITF zur Förderung des Gender Mainstreaming in allen Organisationsbereichen. Dieser Aspekt der Politik, der die Miteinbeziehung und kontinuierliche Beobachtung von Gender-Anliegen gewährleistet, muss stärker in den Vordergrund treten, wenn die Gewerkschaftsarbeit der ITF durch eine Miteinbeziehung der Frauen gestärkt werden soll.
57. Im Verkehrssektor sind die Bereiche mit dem größten Beschäftigungswachstum diejenigen Sektoren mit hohem Frauenanteil unter den Beschäftigten – als Beispiele seien Billigfluggesellschaften und Callcenter genannt. Die gewerkschaftliche Organisationsarbeit ist allerdings nach wie vor eine Herausforderung. Diese Betriebe zeichnen sich in der Regel durch einen niedrigen gewerkschaftlichen Organisationsgrad und hohe Personalfluktuation aus, und die Gewerkschaften werden dafür kritisiert, dass sie nicht für eine angemessene Vertretung von Frauen in ihren Führungsstrukturen sorgen und ihnen somit keinen Anreiz geben, einer Gewerkschaft beizutreten.
58. Es sind noch immer weitere Maßnahmen erforderlich, um sich den radikaleren Veränderungen in den Beschäftigungsstrukturen im Verkehr zu stellen. Viele ITF-Gewerkschaften haben sich bislang noch nicht mit Fragen wie z. B. der Mitgliederwerbung unter jungen Arbeitnehmerinnen, der gewerkschaftlichen Organisation von informell Beschäftigten, oder Mitgliederwerbung unter verschiedenen Beschäftigtengruppen am Rande ihres eigentlichen Organisationsbereichs oder in "neuen" Betrieben wie z. B. Callcentern befasst. Die Herausforderungen der Mitgliederwerbung bei diesen unterschiedlichen Gruppen von Beschäftigten sind für Männer und Frauen die gleichen, doch stellen Frauen in der Zielgruppe die Mehrheit.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

Wir organisieren für unsere Rechte

- Bekämpfung von Ausbeutung und Diskriminierung
- Organisieren mit dem Ziel der Identifizierung und Bekämpfung konkreter Verletzungen der Rechte von Arbeitnehmerinnen
- Entwicklung spezifischer Kampagnen in Bereichen, in denen die Rechte von Frauen in Frage gestellt werden
- Mitwirkung an der übergeordneten ITF-Kampagne "Pro Gleichstellung" im Sinne der in den ITF-Satzungen zum Ausdruck gebrachten Ablehnung "jede(r) Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, Nationalität, Rasse oder Hautfarbe, Alter, sexueller Orientierung, Behinderungen oder Überzeugungen"
- Bekräftigung der Unterstützung der ITF für eine Teilnahme am Internationalen Frauentag am 8. März sowie am UN-Tag für die Ausmerzung der Gewalt gegen Frauen am 25. November.

Gewerkschaften stärker machen, die ITF stärker machen

- Bereitstellung von Materialien und praktischer Unterstützung für Gewerkschaften mit Interesse an der Gender-Arbeit
- Förderung von Programmen und Initiativen zur Sensibilisierung für Geschlechterfragen, die sich an Männer und Frauen richten
- Umsetzung der derzeit geltenden Zielvorgabe eines Frauenanteils von 30 Prozent unter den Teilnehmer/innen an allen Maßnahmen der Bildungsarbeit
- Ausbau der Rolle der Bildungsarbeit für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft mit besonderem Schwerpunkt auf politischer Bildung
- fortgesetzte Förderung der Schaffung von Frauenstrukturen bei ITF-Gewerkschaften
- Ausschicken und Übersetzen von ITF-Materialien und Nutzung von Bildungsprogrammen zur Förderung aktiver Gender-Politik bei den Gewerkschaften

- Unterstützung für Frauen in Führungspositionen bei Gewerkschaften
- Sammeln von Informationen über modellhafte Praktiken im Umgang mit Gender-Fragen
- Fortsetzung der Kampagne zum 8. März unter dem Motto "Starke Gewerkschaften brauchen Frauen"
- Umsetzung von Maßnahmen, auch finanzieller Art, zur Förderung der Teilnahme von Frauen am ITF-Kongress 2006
- Schaffung von Mechanismen zur Gewährleistung der Vertretung in ITF-Regionalgremien

Stärkung der Gender-Aspekte in der Tätigkeit der ITF-Fachsektionen

- Gewährleistung der Funktion von Frauenstrukturen bei der ITF und bei den Gewerkschaften als Antriebsmotor für Gender Mainstreaming in allen Bereichen der ITF
- Förderung der intensiven Zusammenarbeit mit den ITF-Sektionen, u. a. im Hinblick auf den Aufbau von Frauennetzwerken der einzelnen Sektionen
- Förderung von Maßnahmen der ITF-Sektionen bis hin zu Kampagnen
- Gewährleistung der Einbindung der ITF-Frauenstrukturen in die Erarbeitung geeigneter Arbeitsprogramme durch große Sektionen.

Arbeitnehmerinnen im Verkehr, Globalisierung und Gender-Aspekte

- Unterstützung von Maßnahmen im Bereich Callcenter (gemeinsam mit UNI)
- Umsetzung der ITF-Forschungsvorhaben zum Thema Globalisierung und Gender-Aspekte, einschließlich Erstellen einer Landkarte des Gender-Profiles in Bereichen wie Logistik
- Gewährleistung einer starken Frauenpräsenz in ITF-Delegationen bei internationalen Foren und Aufklärung der Delegationsmitglieder über die politischen Zielsetzungen der ITF
- Forderung nach fester Einbindung von Gender-Aspekten in alle Bereiche der strategischen Tätigkeit der ITF und ihrer Kampagnenarbeit und deren anschließender kritischer Begleitung
- Ausrichtung aller Bereiche der ITF an der Vielfalt der Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft, einschließlich jungen Frauen, Beschäftigten in Callcentern und im Bereich Logistik sowie Frauen in allen ITF-Regionen.

Global organisieren

- Erarbeitung von Strategien hinsichtlich der Prioritäten des Aktionsprogramms *Global organisieren* mit Schwerpunkt auf Frauen
- Ausweitung der Tätigkeit und der diesbezüglichen Schulung von weiblichen Organisationsbeauftragten auf neue Beschäftigungsbereiche im Verkehr
- Unterstützung für den für die ITF-Kampagne zum 8. März gewählten Schwerpunkt Organisationsarbeit.

FACHSEKTIONEN

59. Für die Umsetzung der sektionsspezifischen Strategien der ITF sind im Wesentlichen die einzelnen Fachsektionen zuständig. Allerdings müssen diese sektionsspezifischen Strategien für alle Sektionen in sich schlüssig sein; zudem macht der zunehmend multimodale Charakter des Sektors ein wachsendes Maß an sektionsübergreifender Zusammenarbeit und übergeordneter Abstimmung erforderlich. Außerdem müssen die Sektionen bei ihren Arbeitsansätzen in Reaktion auf die Entwicklungen in dem Sektor darauf achten, dass Gender- und sonstige Gleichstellungsaspekte in jeder Hinsicht voll miteinbezogen werden. Auch dies erfordert gute Kooperation zwischen Sektionen, Regionen und der Abteilung Frauenarbeit.

SEKTION EISENBAHN

Hintergrund

60. Bahnsysteme in aller Welt werden seit einiger Zeit vernachlässigt und zurückgebaut, mit dem Verlust von Millionen von Arbeitsplätzen. Regierungen versuchen zunehmend, sich von ihrer Rolle als Anbieter öffentlicher Dienstleistungen und damit der Verantwortung für die Gewährleistung essenzieller Bahndienste zu verabschieden. Privatisierungen werden auf Kosten der Interessen der Öffentlichkeit vorangetrieben. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften führen umfassende Kampagnen, um Sicherheits- und Arbeitsnormen vor den nachteiligen Folgen von Deregulierung und Fragmentierung zu schützen. Bahnbeschäftigte, traditionell in hohem Maße gewerkschaftlich organisiert, stehen immer häufiger vor denselben Problemen bei der Mitgliederwerbung wie Beschäftigte in anderen Verkehrssektoren, während die Verflechtung des Bahnsektors mit anderen Verkehrsbereichen zunimmt. Die strategischen Prioritäten des Programms "Global organisieren" gelten daher heute in gleichem Maße für die Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten.

Liberalisierung und Restrukturierung des Sektors

61. In Europa schwindet der nationale und staatseigene Charakter der Bahnen immer mehr zugunsten ihrer Integration zu einem kontinentalen Netz, dessen Eigentumsstrukturen und Kontrolle weitgehend durch EU-Vorschriften geregelt sind. In Nordamerika lässt sich eine Zerschlagung des landesweiten US-Schienenpersonenverkehrsunternehmens Amtrak angesichts der Vernachlässigung durch die US-Regierung nicht mehr ausschließen, während der Schienengüterverkehr immer stärker in den Logistiksektor integriert wird. In Japan lief der Privatisierungsprozess schon vor 20 Jahren an. Ähnliche Entwicklungen sind auch in anderen Regionen zu verzeichnen. In Entwicklungs- und Übergangsländern treibt die Weltbank nach wie vor Restrukturierungsprogramme bei den Bahnen voran, häufig unter Hinzuziehung von Beratern, die keinerlei Interesse an der Erhaltung von Bahnen als öffentlicher Dienstleistung haben. Gleichzeitig führt dieser Prozess zu einer immer stärkeren Gefährdung der Bahnsicherheit.
62. Eine wichtige neue Entwicklung ist die Ausbreitung multinationaler Betreiberunternehmen. In Südafrika weitet das staatseigene Bahnunternehmen Spoornet seine internationale Geschäftstätigkeit aus, nicht nur in ganz Afrika, sondern auch in Lateinamerika. Das französische ÖPNV- und Versorgungsunternehmen Connex hat öffentliche Verkehrssysteme in 22 Ländern weltweit aufgekauft. Auch britische und andere französische Gesellschaften werden zu globalen Anbietern öffentlicher Personennahverkehrsdienste.

Beschäftigung und Organisationsstrukturen

Logistik/Lieferketten

63. Die Logistik wird zunehmend zum Antriebsmotor von Fusionen zwischen Unternehmen im Bahnsektor und bei anderen Verkehrsträgern. Teile des australischen Anbieters von Schienengüterverkehrsdiensten Pacific National gehören heute dem großen Straßengüterverkehrsunternehmen Toll Group sowie dem Stauereiunternehmen Patrick Stevedores. Das französische Unternehmen Connex hat in Deutschland im Güterdistributionssektor Fuß gefasst. Das strategische Zielobjekt Logistik und Produktionskette ist daher von zentraler Bedeutung für den Bahnsektor.

64. Die Restrukturierung der Bahnen hat bereits in fast allen Ländern zu massiven Arbeitsplatzverlusten geführt. Zudem werden Stellen bei den Bahnen heute immer öfter mit Aushilfskräften besetzt oder in Teilzeitstellen umgewandelt, und die nicht zum "Kernbereich" der Bahn zählenden Tätigkeiten werden auf Fremdfirmen übertragen, die den Gewerkschaften häufig feindlich gegenüberstehen. Selbst wo die Gewerkschaften noch vertreten sind, führt die Fragmentierung des Sektors zu fragmentierten Verhandlungen. Seitens der Gewerkschaften erfordert dies ein *grundsätzliches Umdenken in Bezug auf ihre Organisationsarbeit und Verhandlungstaktik.*

Bahnsicherheit

65. In den vergangenen Jahren war die Sektion mit Nachdruck bemüht, die Aufgabe der Bahnen als Anbieter einer öffentlichen Dienstleistung und insbesondere die Unabdingbarkeit von Sicherheit und Effizienz für das Bahnsystem herauszustellen. All dies ist durch die Liberalisierung bedroht. Die Sektion organisiert alljährlich einen internationalen Aktionstag der Bahnbeschäftigten unter dem Motto "Sicherheit hat Vorrang". Diese Kampagne zur Bahnsicherheit hat vielen Gewerkschaften dabei geholfen, auf nationaler Ebene in einen Dialog mit ihren Regierungen einzutreten, und zum Aufbau engerer Kontakte zwischen Gewerkschaften und Beschäftigten in verschiedenen Ländern beigetragen. In der Zukunft werden die Kampagnenaktivitäten der Sektion stärker auf die Herausforderungen ausgerichtet werden, die der Liberalisierungsprozess, die Ausbreitung der Logistik und die veränderten Beschäftigungsstrukturen ebenso wie die Entstehung multinationaler Eisenbahnnetze und die damit einhergehenden Möglichkeiten des Sozialdumping für die Organisationsarbeit der Bahngewerkschaften mit sich bringen.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Organisierung regelmäßiger Maßnahmen zur Förderung der Bahnsicherheit im Rahmen der Kampagne rund um den Aktionstag der Bahnbeschäftigten und Ausweitung des Repertoires an Antworten auf die Herausforderungen für die gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen bei den Bahnen
- Erarbeitung gemeinsamer Initiativen, speziell mit den Sektionen Straßentransport, Häfen und Zivilluftfahrt, in Reaktion auf den Vormarsch der Logistik sowie im Hinblick auf wichtige Drehkreuze und Korridore im Güterverkehr
- Unterstützung der Gewerkschaften bei der Erarbeitung strategischer Antworten auf nachteilige Formen der Restrukturierung, Liberalisierung und Privatisierung bei den Bahnen; speziell Erarbeitung von Materialien für die Bildungsarbeit und Maßnahmen, um die Gewerkschaften besser in die Lage zu versetzen, Alternativen zu Initiativen der Regierungen oder der Weltbank zu entwickeln
- Organisierung regionaler Netzwerke und Bildungsprogramme mit dem Ziel des Aufbaus engerer Kontakte zwischen Gewerkschaften der Bahnbeschäftigten in Nachbarländern, speziell mit Blick auf den grenzüberschreitenden Bahnbetrieb
- Schaffung von Koordinierungsgremien der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften mit Mitgliedern bei ein und demselben Unternehmen in verschiedenen Ländern, u. a. zur Erarbeitung internationaler Rahmenvereinbarungen
- Erarbeitung branchenspezifischer Grundsatzprogramme zur Bahnsicherheit, zur Internalisierung externer Kosten und zum fairen Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern
- Erarbeitung eines spezifischen Programms für die Zielgruppe Arbeitnehmerinnen im Bahnsektor sowie entsprechender Aktivitäten
- Förderung der Harmonisierung von Bedingungen und Sicherheitsvorschriften auf möglichst hohem Niveau auf regionaler und internationaler Ebene und Mitwirkung der Gewerkschaften in regionalen und subregionalen Gremien

- Ausbau der Tätigkeit des ITF-Ausschusses für öffentlichen Personennahverkehr in Zusammenarbeit mit der ITF-Sektion Straßentransport, u. a. im Hinblick auf die Betonung des öffentlichen Dienstleistungscharakters des Verkehrs
- Aufarbeitung der zunehmenden Verbreitung von Aushilfsarbeiten, Übertragung von Tätigkeiten auf Fremdfirmen und "informeller Arbeit" in Form von speziell entwickelten Materialien, Bildungsprogrammen und Arbeitstagungen mit angeschlossenen Gewerkschaften, um sie zur gewerkschaftlichen Organisierung aller Gruppen von Beschäftigten im Bahnsektor zu motivieren, Arbeitnehmerinnen, junge Beschäftigte und Beschäftigte bei Subunternehmen eingeschlossen.

SEKTION STRASSENTRANSPORT

Hintergrund

66. Der Anteil des Straßentransports am Güterverkehr wächst unaufhaltsam, und das globale Produktionssystem gerät zunehmend in Abhängigkeit von pünktlicher Zulieferung per Straße. Die Straße ist außerdem nach wie vor ein wichtiger Verkehrsträger für die kollektive Personenbeförderung, nicht nur im öffentlichen Personennahverkehr, sondern auch im Fernverkehr.

Liberalisierung und Restrukturierung des Sektors

67. Die heute für Produktion und Marketing global absolut unverzichtbaren Tür-zu-Tür-Liefersysteme sind ohne den Straßentransport über kurze und weite Entfernungen undenkbar und umfassen immer öfter auch grenzüberschreitende Güterbewegungen.
68. Der *Straßenpersonenverkehr* hat in den vergangenen Jahren einen weltweiten Prozess der Privatisierung und Deregulierung durchlaufen, häufig unter dem Einfluss der Weltbank. Zentralregierungen und Kommunen ziehen sich aus der Rolle des Eigentümers öffentlicher Verkehrsunternehmen zurück und sind dank der Vergabe von Konzessionen nur noch in minimalem Umfang für das Angebot von Verkehrsdiensten auf unrentablen Strecken verantwortlich. Dies führt zu einem massiven Verlust beim Grundangebot von Dienstleistungen, von dem vor allem die ärmeren Bevölkerungsgruppen betroffen sind. Außerdem steht es den für die Bekämpfung der Verkehrsüberlastung in den Innenstädten so wichtigen städtebaulichen Prozessen im Wege.
69. Im Rahmen eines massiven Zerschlagungsprozesses im Straßenpersonenverkehr wurden große kommunale Busunternehmen in viele Hundert kleine Unternehmen aufgespalten, die häufig im Ein-Personen-Betrieb arbeiten. In manchen Ländern, z. B. Großbritannien, sind jedoch neue multinationale Busunternehmen entstanden, die diesen Markt beherrschen. Zum Teil kaufen sie sich auch in den Eisenbahnsektor ein.
70. Globale Unternehmen der herstellenden Industrie drängen auf integrierte globale *Güterverkehrsdienste*. Aus Fusionen, häufig unter Beteiligung von Straßentransportunternehmen, gehen große globale Logistikunternehmen hervor. Manchmal werden Privatunternehmen von staatlich kontrollierten Holdinggesellschaften übernommen, z. B. in Deutschland, wo die Deutsche Bahn AG inzwischen Straßengüterverkehrsdienste (Beispiel: Stinnes und Schenker) anbietet, die Deutsche Post Danzas und DHL kontrolliert und kürzlich ein Angebot für das große Logistikunternehmen Exel mit Sitz in Großbritannien bekannt gab, und in den Niederlanden, wo das Postunternehmen TPG Eigentümer und Betreiber eines weiteren großen Integrators, TNT, ist. Verschiedene Schifffahrts-/Hafengesellschaften, z. B. APM Maersk, betreiben inzwischen in vielen verschiedenen Ländern verbunden mit den Häfen wichtige Straßengüterverkehrsdienste. Häufig sind Beschäftigte im Straßentransport heutzutage Glieder in einer multimodalen Transportkette, zu der Beschäftigte in Häfen, im Luftfrachtsektor sowie in der Lagerhaltung und in Distributionszentren gehören.

71. Während auf der einen Seite riesige multinationale Logistikunternehmen entstehen, werden die Beförderungsdienste selbst auf kleine Firmen oder selbständige Fahrer/innen übertragen. Im Straßengütertransport lag der Anteil der Selbständigen schon immer hoch. Die Geburt dieser Logistikriesen in Verbindung mit der Übertragung von Straßentransportdiensten, die früher von fest angestellten Mitarbeiter/innen der Unternehmen erbracht wurden, an selbständige Fahrer/innen auf Vertragsbasis stellt eine Besorgnis erregende Verbindung zwischen den globalen Giganten und dem informellen Teil der Branche her. Zum Teil sind diese selbständigen Fahrer/innen ehemalige Beschäftigte des Unternehmens, die im Anschluss an ihre Entlassung mit Darlehen des Unternehmens ihre Lkws gekauft haben und noch immer völlig von den Aufträgen des Unternehmens abhängig sind. Die Gewerkschaften stellt dies vor ein besonderes Problem, da sie häufig über keinerlei Erfahrung mit der Organisation von Selbständigen verfügen.

Beschäftigung

72. In fast allen Ländern ist der gewerkschaftliche Organisationsgrad im Straßengüterverkehr traditionell niedrig. Kleine Arbeitgeber, selbständige Fahrer/innen, ein allgemeiner Mangel an Arbeitsplatzsicherheit und hohe Personalfluktuation erschweren die Organisationsarbeit. In dem Maße, wie Unternehmen ihre Fahrzeugflotten auf Vertragsunternehmen übertragen, sinkt in vielen Ländern die Zahl der Unternehmen mit eigenem Fuhrpark. Vertragsunternehmer sind häufig selbständige Fahrer/innen, die durch Knebelverträge an das Unternehmen gebunden sind.
73. Im Straßengüterverkehr, speziell im Fernverkehr, sind ungünstige Arbeitszeiten nichts Neues. Wegen des durch die Just-in-time-Lieferdienste bedingten Drucks auf die Fahrer/innen sind lange und unregelmäßige Arbeitszeiten und unzureichende Ruhezeiten inzwischen jedoch die Norm. Von Fahrerinnen und Fahrern wird ständig erwartet, dass sie sich über Arbeits- und Ruhezeitvorschriften hinwegsetzen, und Übermüdung der Fahrer/innen gilt als ein verursachender Faktor bei zahlreichen tödlichen Unfällen. Wachsende Entfernungen und immer mehr internationale Fahrten bedeuten für das Fahrpersonal lange Wartezeiten in Verkehrsstaus und Verzögerungen an Grenzübergängen oder an Zielorten wie z. B. Häfen. Auf internationalen Fahrten befindet sich das Fahrpersonal rein körperlich über lange Zeiten außerhalb des Zuständigkeitsbereichs und damit des Schutzes seiner Gewerkschaft. Der zunehmende Einsatz von Fahrerinnen und Fahrern im internationalen Güterfernverkehr führt zu Sozialdumping. In einigen Ländern besteht ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Arbeit im Straßengüterfernverkehr und der Ausbreitung der HIV/Aids-Pandemie. Die ungünstigen Arbeitszeiten sowie der Charakter der Tätigkeit als Männerdomäne machen Frauen den Zugang zu diesem Beruf besonders schwer. Diese geschlechtsbedingte Segregation ist ein Thema, mit dem sich bislang nur wenige Gewerkschaften erfolgreich auseinandergesetzt haben.
74. Beschäftigte im Personenverkehr mussten einen umfassenden Arbeitsplatzabbau, den Verlust der Arbeitsplatzsicherheit und eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen infolge der Privatisierung von Busdiensten hinnehmen. Kommunale Busdienste und -netze wurden im Rahmen von Ausschreibungsverfahren an das Unternehmen vergeben, das das kostengünstige Angebot unterbreitete. Knapper bemessene Fahrpläne und flexible Arbeitseinsätze bedeuten höhere Belastungen für das Fahrpersonal, das zudem häufig dem Frust der Fahrgäste ausgesetzt ist, der nicht selten in gewalttätigen Übergriffen mündet.
75. Ein bedeutender Teil der öffentlichen Bediensteten im Personenverkehrssektor, die ein hohes Maß an Arbeitsplatzsicherheit und Sozialschutz genossen, ist inzwischen in einem besonders schlecht geschützten Bereich beschäftigt, in dem informelle Arbeit auf breiter Front Einzug gehalten hat. In vielen Ländern wurden die Busdienste nicht nur privatisiert, sondern die riesigen Busflotten der kommunalen Busbetriebe wurden an viele Hundert kleiner Ein-Personen-Betriebe veräußert. Die betroffenen Beschäftigten gesellen sich zu Taxi- und Fahrradtaxifahrer/innen hinzu, die ebenso wie die Beschäftigten bei anderen Formen des lokalen Personenverkehrs in ihrer überwiegenden Mehrzahl informelle Arbeit leisten. Diese nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten zu organisieren ist eine der großen Herausforderungen für die Sektion.

76. Zu den Beschäftigten im Straßentransport zählt aber nicht nur das Fahrpersonal. Um die Just-in-time-Produktion zu gewährleisten, setzen Straßengüterverkehrsunternehmen immer häufiger IT-Systeme ein; diese Tätigkeiten werden angesichts der Verfügbarkeit billiger Kommunikationstechnologie häufig ins Ausland ausgelagert. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ist darüber hinaus eine Vielzahl von Beschäftigten – darunter ein hoher Frauenanteil – in Büros, Wartung, Lagerhaltung usw. tätig, die alle ebenso sehr des gewerkschaftlichen Schutzes bedürfen wie die Fahrerinnen und Fahrer im Straßentransport. Um zu gewährleisten, dass alle Beschäftigten, die, in welchem Beruf auch immer, im Straßentransport arbeiten, in starken Gewerkschaften organisiert sind, muss sich bei den betreffenden Gewerkschaften manchmal erst ein Einstellungswandel vollziehen. Dabei kann enge Abstimmung mit der Abteilung Frauenarbeit zumindest in Teilaspekten behilflich sein.
77. Die Deregulierung hat die Arbeitsintensität sowohl im Straßengüter- als auch im -personenverkehr massiv erhöht. Dies war der Hauptschwerpunkt der Aktionstage im Straßentransport unter dem Motto "Übermüdung tötet!" während der vergangenen Jahre. Bei diesen Aktionstagen wurden Straßentransportbeschäftigte in aller Welt in großer Zahl mobilisiert, während viele Gewerkschaften die Gelegenheit nutzten, um den Druck auf ihre nationalen Regierungen, z. B. mit Forderungen nach gesetzlichen Vorschriften zum Schutz der Beschäftigten vor Übermüdung, zu erhöhen.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Multinationale Unternehmen im Straßentransport, z. B. UPS, DHL, TNT und Federal Express, als Zielscheibe international koordinierter gewerkschaftlicher Maßnahmen sowie von Mitgliederwerbeprojekten in ausgewählten Ländern. Förderung des Aufbaus globaler Gewerkschaftsnetzwerke unter Einschluss des vorhandenen Netzwerks im öffentlichen Personennahverkehr. Erstellung einer Landkarte der gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen bei großen Arbeitgebern und Planung von Mitgliederwerbeprojekten bei Unternehmen mit schwachen Organisationsstrukturen. Ausbau gewerkschaftlicher Kapazitäten zur Einflussnahme auf Unternehmen auf internationaler Ebene
- Zusammenarbeit mit anderen Sektionen bei Projekten zum Thema "Globales Organisieren" als Antwort auf die wachsende Bedeutung des Logistiksektors und der Lieferketten, an deren Anfang und Ende stets der Straßentransport steht, unter Miteinbeziehung des Programms zur internationalen gewerkschaftlichen Koordinierung bei den Integratoren in Zusammenarbeit mit der Sektion Zivilluftfahrt sowie des weiteren Ausbaus von Kontakten zwischen Beschäftigten im Straßentransport und in den Häfen
- Konzipierung von Projekten der Organisationsarbeit gemeinsam mit angeschlossenen Gewerkschaften, um Lkw-Fahrer/innen "auf der Straße" als Mitglieder zu werben. Vorbereitung von Seminaren zum Erfahrungsaustausch mit Gewerkschaften, die ähnliche Organisationskampagnen bereits durchgeführt haben. Identifizierung von wichtigen Ländern und Regionen als Schwerpunkte der Strategieplanung und der Bildungsarbeit
- Konzipierung von Projekten der Organisationsarbeit, in deren Rahmen angeschlossene Gewerkschaften in verschiedenen Ländern an einem Hilfs- und Mitgliederwerbeprogramm auf Basis der Gegenseitigkeit mitwirken, um Fahrerinnen und Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr gewerkschaftlich zu organisieren; dies sollte gewerkschaftliche Mitgliederwerbeprojekte an grenznahen Raststätten umfassen, die nach Möglichkeit an die allgemeine Tätigkeit der ITF zur Eindämmung der HIV/Aids-Pandemie anknüpfen sollten.
- Angebot von Maßnahmen der Bildungsarbeit und Erstellung von Materialien für die Gewerkschaften im Straßentransport, um sie bei der Organisation von selbständigen Fahrer/innen, Beschäftigten in Callcentern und anderen informell Beschäftigten im Bereich Straßentransport zu unterstützen. Dies sollte Recherchen über die sich wandelnden Beschäftigungsstrukturen im Straßentransport, den Rechtsstatus der betroffenen Beschäftigten und Strategien anderer ITF-Gewerkschaften zur Überwindung möglicher Hindernisse für ihre Arbeit umfassen.

- Anreize für Gewerkschaften zur Erarbeitung von Strategien zur Organisation von Arbeitnehmerinnen im mobilen ebenso wie im stationären Bereich des Straßenverkehrs
- Recherchen hinsichtlich der Einstellungsstrategien der Arbeitgeber, mit denen sie die Bedingungen in einem Land durch den langfristigen Einsatz von Fahrpersonal aus einem anderen Land mit niedrigeren Arbeitskosten untergraben
- Einrichtung spezieller Arbeitsgruppen für Beschäftigte im Taxigewerbe und im Schulbussektor
- Fortsetzung der regelmäßigen Aktivitäten im Rahmen der Aktionswoche im Straßenverkehr mit Schwerpunkt auf den strategischen Zielobjekten des Programms "Global organisieren".

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

78. Der ITF-Ausschuss für öffentlichen Personennahverkehr ist ein gemeinsames Gremium der Sektionen Eisenbahn und Straßenverkehr. Auf dem ITF-Kongress in Vancouver 2002 wurden drei Schlüsselprobleme benannt:
- Gewalt am Arbeitsplatz
 - Privatisierung und Deregulierung
 - multinationale Betreiberunternehmen.
79. Gewalt ist ein schwerwiegendes Problem für die Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr. Taxi- und Busfahrer/innen sind einer Reihe von Gefahren ausgesetzt, z. B. bei Einsätzen alleine und bei Nacht, sowie in Gegenden mit hoher Kriminalitätsrate und durch das Mitführen von Bargeld. Sie werden häufig Opfer von Raubüberfällen und tätlichen Übergriffen. Bahnbeschäftigte sind dem beleidigenden und aggressiven Verhalten von Fahrgästen in der Regel noch länger ausgesetzt. Ein charakteristisches Merkmal der Gewalt im öffentlichen Personennahverkehr ist, dass sie sich häufig gegen Fahrgäste und Personal richtet. Bahnbeschäftigte, allen voran Lokführer/innen und Zugbegleitpersonal, sehen sich zudem gelegentlich mit Selbstmorden und anderen nicht durch natürliche Faktoren verursachter Todesfällen konfrontiert. Dies kann jahrelange Beschwerden aufgrund eines posttraumatischen Stresssyndroms auslösen. Frauen sowie Beschäftigte, die ethnischen Minderheiten angehören, sind darüber hinaus einem weit höheren Risiko gewisser Formen der Gewalt bei der Arbeit ausgesetzt.
80. Darüber hinaus droht im öffentlichen Personennahverkehr seit einigen Jahren Gewalt und Gefahr auch aus einer völlig neuen Richtung. In Madrid, London und an anderen Orten wurden Busse und U-Bahn-Systeme von Terroristen bewusst als Zielscheibe für Anschläge ausgewählt. Die ITF verurteilt alle derartigen Formen der Gewalt und unterstützt alle Bemühungen von Gewerkschaften, ihre Mitglieder in solchen Situationen zu schützen. Die Arbeitgeber müssen für ein sicheres Umfeld sorgen, doch sollte von Verkehrsbeschäftigten nicht erwartet werden, dass sie auch die Aufgaben von Sicherheitspersonal übernehmen.
81. Die Privatisierung und Deregulierung des öffentlichen Personennahverkehrs geht weiter und führt unmittelbar zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Beispiele für so genannte "Ausschreibungsverfahren im Wege des Wettbewerbs" gibt es in Ballungsgebieten in Großbritannien, Schweden, Dänemark, Finnland, Deutschland, Australien, Neuseeland und den Vereinigten Staaten. Ähnliches ist jetzt auch in Indien und anderswo geplant.
82. ITF-Gewerkschaften müssen sich auch in Zukunft Schritten zur Privatisierung und Deregulierung widersetzen, die eine Verschlechterung der Verkehrsdienste oder Arbeitsbedingungen bedeuten, gleichzeitig aber bereit sein, wo sie nicht zu verhindern sind, Schutzregelungen auszuhandeln. Die ITF ist der Überzeugung, dass Rechenschaftspflicht und Kontrolle im Hinblick auf öffentliche Personennahverkehrsdienste auch in Zukunft bei den Kommunen verbleiben bzw. diesen wieder übertragen werden sollten. Dies reicht bis hin zu staatlichen oder kommunalen Eigentumsstrukturen. Vor allem sollte aber gewährleistet sein, dass eine Deregulierung nicht dazu genutzt wird, gewerkschaftliche Organisationsstrukturen zu schwächen. Zur Unterstützung von Kampagnen zur Aufrechterhaltung und Verbesserung des

öffentlichen Verkehrs in den Städten sollten sich die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften um den Aufbau von Bündnissen mit Kommunalbehörden und Organisationen der sozialen Bewegungen im weiteren Sinne bemühen.

83. Multinationale Verkehrsbetreiberunternehmen etablieren sich im öffentlichen Personennahverkehr. In Reaktion darauf müssen die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften die nötigen internationalen gewerkschaftlichen Strukturen schaffen. Dazu zählt auch die Erarbeitung internationaler Rahmenvereinbarungen und die Nutzung des ITF-Netzwerks für multinationale Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr.
84. Auch im öffentlichen Personennahverkehr ist der sich wandelnde Charakter der Arbeit ein strategisches Zielobjekt. Die Privatisierung zieht eine Informalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs nach sich. In Entwicklungsländern wurden große kommunale Busbetriebe häufig von vielen Hundert Betreibern aufgekauft, die nicht mehr als ein oder zwei Fahrzeuge im Ein-Personen-Betrieb einsetzen. Dies hat weitreichende Folgen für die Sicherheitsnormen und für die Sozialrechte der Beschäftigten. Außerdem lässt diese strukturelle Veränderung die gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen verschwinden. Die ITF muss die Gewerkschaften hinsichtlich der geeigneten Strategien zur Organisation informell Beschäftigter im öffentlichen Personennahverkehr beraten.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Aufbau gewerkschaftlicher Netzwerke bei wichtigen multinationalen Betreiberunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr mit dem Ziel der Aushandlung internationaler Rahmenvereinbarungen
- Erstellung einer Landkarte von gewerkschaftlichen Mitgliederschwerpunkten an Schlüsselstandorten im ÖPNV; Aufzeigen gewerkschaftlicher Schwächen und Erarbeitung von Strategien, um diese zu beheben. Einleitung von Projekten unter dem Motto "Globales Organisieren" in Zusammenarbeit mit wichtigen angeschlossenen Gewerkschaften, um nicht gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte, darunter informell Beschäftigte und Arbeitnehmerinnen, als Mitglieder zu werben
- Start einer ITF-Kampagne zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, u. a. durch Aufbau von Allianzen mit kommunalen Regierungsstellen, Behörden und Organisationen der zivilen Gesellschaft
- enge Zusammenarbeit mit der Internationale der Öffentlichen Dienste (IÖD) in Fragen der Privatisierung.

SEKTION ZIVILLUFTFAHRT

Hintergrund

85. Kurz vor dem Kongress in Vancouver erschütterten die Ereignisse vom 11. September 2001 die weltweite Luftverkehrswirtschaft. Der Sektor, der sich ohnehin in einem zyklisch bedingten Abschwung befand, stand plötzlich vor einer Krise nie da gewesenen Ausmaßes, die die Tendenzen zur Konsolidierung und Restrukturierung weiter verstärkte. Das Ergebnis war der Abbau von Tausenden von Arbeitsplätzen, während die verbliebenen Beschäftigten eine Verschlechterung ihrer Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen hinnehmen mussten. Die Ökonomie der Luftverkehrswirtschaft hat einen tiefgreifenden Wandel durchgemacht, und auf einer Konferenz im Jahre 2005 bemühte sich die Sektion um eine Analyse dieses Wandels.

Liberalisierung und Restrukturierung des Sektors

86. Während der Luftverkehr bislang größtenteils nicht in den Zuständigkeitsbereich der Welt handelsorganisation fällt, ist die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) nach wie vor das anerkannte Gremium mit Zuständigkeit für den internationalen Ordnungsrahmen. Allerdings treibt auch die ICAO eine Liberalisierung im Rahmen des Systems bilateraler Absprachen voran. Wichtigste Auslöser für die Liberalisierung der Flugsicherungsdienste sind jedoch die Entstehung regionaler Wirtschaftsgemeinschaften und der Abschluss multilateraler Luftverkehrsabkommen, u. a. die Verhandlungen zwischen den USA und der EU über

die Öffnung des transatlantischen Luftraums. Als wesentliches Motiv liegt diesen Gesprächen der freie Wettbewerb zugrunde.

87. Während weite Teile der internationalen Luftfahrtbranche bereits von der Privatisierungswelle erfasst wurden, ist das Thema in vielen Ländern noch immer heftig umstritten, und die Weltbank spielt nach wie vor eine entscheidende Rolle in dem Prozess. Viele Fluggesellschaften (z. B. Air Afrique, Swissair, Sabena und Ansett) haben die Krise nicht überlebt, während fast alle großen US-Airlines inzwischen Gläubigerschutz nach der US-Konkursgesetzgebung genießen. Die Privatisierung von Flughäfen und die Kommerzialisierung von Flugsicherungsdiensten gibt in vielen Ländern zunehmend Anlass zur Sorge.
88. Von den früher fünf globalen Flugallianzen existieren heute nur noch drei: SkyTeam, Star Alliance und Oneworld Alliance. Außerdem finden Unternehmen neue Möglichkeiten, die Beschränkungen im Hinblick auf ausländische Eigentumsanteile an Fluggesellschaften mit Hilfe verschiedener Holding-Konstruktionen zu umgehen, sodass es inzwischen fast schon internationale Fusionen zwischen Fluggesellschaften gibt, wie z. B. zwischen Air France und KLM 2004 und Lufthansa und Swiss 2005. Die neu auf den Markt drängenden Billigfluggesellschaften betätigen sich in einem Segment der Branche, das sich durch wachsende Dynamik und Rekordzuwächse bei den Fluggastzahlen auszeichnet. Allerdings werden diese billigen Flugtarife in allzu vielen Fällen offenbar nur auf Kosten angemessener Bezahlung und Bedingungen und sogar der Gewerkschaftsrechte möglich.
89. Während staatliche Investitionen zwingende Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung der Flughafeninfrastruktur sind, zeigen sich die Regierungen immer weniger bereit, die Kosten für den Ausbau der Infrastruktur zu finanzieren. Es ist ein anhaltender Trend zur Privatisierung von Flughäfen zu verzeichnen. Wo immer dies Gewinne abwirft, treiben mehrere große Fluggesellschaften ihre Pläne weiter voran, sich als globale Akteure zu etablieren, indem sie in Flughäfen in anderen Teilen der Welt investieren bzw. Managementverträge für diese Flughäfen abschließen. Die Übertragung von Bodendiensten auf Fremdfirmen ist nach wie vor ein verbreiteter Trend und die Konsolidierung in transnationale Gesellschaften wie LSG SkyChefs und Gate Gourmet setzt sich fort.
90. Gegen den heftigen Widerstand der Gewerkschaften wurden in mehreren Ländern die Flugsicherungsdienste privatisiert bzw. kommerzialisiert. Damit gerät ein Tätigkeitsbereich, der sich mit Sicherheit und Arbeitsnormen befasst, unter Kostendruck in unterschiedlicher Form.
91. Der Luftverkehr ist auch ein wichtiger Teil der globalen Logistikbranche. Immer größere Mengen hochwertiger Güter und Teile werden auf dem Luftweg rund um die Welt transportiert. In dem Sektor tätige Kurierunternehmen drängen mit Macht auf eine Deregulierung des Luftfrachtverkehrs.

Beschäftigung

92. Seit 2001 wurden mehrere Hunderttausend Arbeitsplätze abgebaut und einige große Fluggesellschaften blicken in eine ungewisse Zukunft. Beschäftigungswachstum andererseits konzentriert sich vor allem auf die privatwirtschaftlichen Neuzugänge am Markt, häufig Billigfluggesellschaften.
93. Ungesicherte befristete Beschäftigungsverhältnisse und Leiharbeit nehmen spürbar zu; Gleiches gilt für die Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den stärker in die weniger stark industrialisierten Teile der Welt. Mit Hilfe von Callcentern in aller Welt konnten die Fluggesellschaften viele Arbeiten, vor allem in Bereichen wie Buchung, Buchhaltung und Datenverarbeitung, in Länder mit niedrigeren Arbeitskosten und in der Regel ohne gewerkschaftliche Organisationsstrukturen auslagern. Am meisten betroffen von diesem Trend sind Tätigkeiten mit einem hohen Frauenanteil unter den Beschäftigten.
94. Einige Fluggesellschaften bedienen sich noch immer sexistischer Darstellungen ihrer weiblichen Beschäftigten, um Flugscheine zu verkaufen, und legen bei Einstellungs- und Beschäftigungspraktiken diskriminierende Maßstäbe an, die sich auf das äußere Erscheinungsbild und das Alter stützen. Die Sektion setzt ihre Kampagnen gegen derartige Praktiken in Absprache mit der Abteilung Frauenarbeit unvermindert fort.

95. Gewerkschaften akzeptieren die Notwendigkeit neuartiger Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in dem Sektor, widersetzen sich jedoch einem Klima, in dem die Beschäftigten als potentielles Sicherheitsrisiko anstatt als entscheidender Faktor für ein sicheres Umfeld im Verkehr angesehen werden.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Aufbau engerer Kontakte zu Akademiker/innen, Wirtschaftsanalyt/innen und Gewerkschaftsmitarbeiter/innen im Bereich Recherche mit dem Ziel einer weiteren Recherchierung und Analyse der Wirtschaft
- fortgesetzte Bekämpfung der Liberalisierungs- und Deregulierungspolitik, Unterstützung der Gewerkschaften bei der effektiveren Abwehr der Privatisierungspolitik der Weltbank und anderer internationaler Finanzinstitutionen, Widerstand gegen alle Bemühungen um Unterstellung des Luftverkehrs unter das WTO-GATS-System
- Auswertung der bisherigen Tätigkeit zur gewerkschaftlichen Koordinierung im Rahmen der Gewerkschaftskoalitionen bei den globalen Flugallianzen und Schritte zu deren langfristiger Gewährleistung. Erarbeitung eines globalen, nicht nur auf eine Flugallianz zugeschnittenen Verhaltenskodex zur sozialen Verantwortung. Aufbau besserer Informationsnetzwerke für verschiedene Gruppen von Luftverkehrsbeschäftigten bei verschiedenen Allianzen bzw. in unterschiedlichen Berufsgruppen. Erstellung einer Landkarte der gewerkschaftlichen Stärken und Schwachpunkte bei Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherungszentren
- Stärkung der internationalen Koordinierung im Bereich der globalen Bodenverkehrsdienste, Erstellung einer Landkarte der gewerkschaftlichen Organisationsstrukturen in dem Bereich und Identifizierung von Zielobjekten für Organisationskampagnen. Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der Internationalen Union der Lebens- und Genussmittelarbeitergewerkschaften (IUL) im Bereich Fluggesellschaftscatering
- Zusammenarbeit mit der Sektion Straßentransport im Rahmen des internationalen gewerkschaftlichen Koordinationsprogramms bei den Integratoren-Unternehmen und Erarbeitung einer Strategie für gewerkschaftliche Koordinierung im Luftfrachtsektor
- Erarbeitung eines Programms für Globales Organisieren, das auf nicht gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte ausgerichtet ist, z. B. bei nicht gewerkschaftlich organisierten Marktneulingen unter den Fluggesellschaften und bei Fremdfirmen im Bereich der Bodendienste. Identifizierung vorrangiger Zielobjekte für Kampagnen unter dem Motto Globales Organisieren. Durchführung von Arbeitstagen zum Thema Globales Organisieren sowie Bereitstellung von Materialien, um Gewerkschaften eine Gelegenheit zu geben, sich gegenseitig bei der Konzipierung von Mitgliederwerbekampagnen zu helfen. Erarbeitung eines Bildungsprogramms, das sich speziell mit Gewerkschaftsstrukturen und ihrer Eignung für die Organisation von Beschäftigten in der liberalisierten Luftverkehrswirtschaft beschäftigt
- Entwicklung weiterer Initiativen zur Auseinandersetzung mit den Folgen der veränderten Beschäftigungsstrukturen für Arbeitnehmerinnen in der Luftverkehrswirtschaft
- Erweiterung der internationalen Informationssammlung über Verhandlungsergebnisse mit Hilfe benutzerfreundlicherer Online-Erhebungen zu Arbeitsbedingungen und Hilfe bei der Erstellung detaillierterer (z. B. regionaler) Eckwerte für Kollektivverhandlungen
- Förderung der internationalen Harmonisierung von Sozial- und Sicherheitsnormen auf höherem Niveau

- Auswertung der Lobbyarbeit der Sektion, speziell bei der ICAO, um kosteneffizientere Methoden der Einflussnahme zu entwickeln. Fortgesetzte aufmerksame Beobachtung aller Versuche, bestimmte Bereiche der Luftverkehrswirtschaft dem WTO-GATS-System zu unterstellen. Effektivere Zusammenarbeit mit den ITF-Regionalbüros im Interesse von Gewerkschaften, die sich mit regionalen und multilateralen Liberalisierungsprogrammen konfrontiert sehen
- Start einer globalen Aufklärungskampagne über die Rolle der Luftverkehrsbeschäftigten bei der Gewährleistung der Sicherheit in dem Sektor
- Aufbau stärkerer Allianzen mit befreundeten Organisationen wie IFALPA (Piloten), IFATCA (Fluglotsen), IFATSEA (Flugsicherungstechniker) u. a.

SEKTION FREMDENVERKEHRSDIENSTE

Hintergrund

96. Die Personenbeförderung ist ein wesentlicher Aspekt des Tourismus. Weite Teile unserer Mitgliederbasis im Bereich Personenverkehr, so z. B. im Taxigewerbe, im Reisebussektor, bei den Bahnen, auf Kreuzfahrtschiffen und bei Charterfluggesellschaften, üben daher Tätigkeiten im Verkehr aus, die unmittelbar vom Fremdenverkehr abhängig sind. Dennoch sehen sich die betroffenen Beschäftigten – und ihre Gewerkschaften – im Allgemeinen als Teil der Verkehrswirtschaft, wenn man sie nach ihrer Branchenzugehörigkeit fragt, und als solche werden sie bei der ITF behandelt.
97. Fremdenverkehrsdienste sind Teil der umfassenderen Tourismusbranche, der zahlreiche Wirtschaftsbereiche zuzurechnen sind. Dies bedeutet, dass ein Großteil der Tätigkeit der Sektion in Zusammenarbeit mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden, die sich ebenfalls im Tourismussektor betätigen, z. B. IUL und UNI, sowie im Rahmen des Europäischen Verbindungsausschusses Tourismus (EVAT) geleistet wird. Allerdings fanden in anderen Regionen seit 1995 keine derartigen Aktivitäten statt. Hier sollte die ITF für Abhilfe sorgen.
98. Die Ereignisse des 11. September 2001 trafen die Sektion ebenso wie hart wie die Afghanistan-Krise, die Bombenanschläge in Bali und die SARS-Epidemie. Weitere Terroranschläge in Städten wie Madrid und London haben die Krise in jüngerer Zeit noch verschärft.
99. Auf Ebene der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) nahm die ITF gemeinsam mit IUL und UNI an mehreren Treffen zu den Konsequenzen der Krise in den Jahren 2001/2002 teil. Viele Hunderttausend Arbeitsplätze fielen der Krise zum Opfer. Die "Empfehlungen der IAO-Mitgliedergruppen" riefen nach Anerkennung des Tourismus als wichtiger Wirtschaftsbranche, nach Konsultationen über die Zukunft der Branche mit den Sozialpartnern auf nationaler Ebene und nach Entwicklung eines dreigliedrigen Ansatzes für die Zukunft des Sektors.
100. Während der SARS-Krise reagierte die ITF umgehend mit der Bereitstellung von Orientierungshilfen im Hinblick auf Schutzvorkehrungen für die Beschäftigten im Luftverkehr und bei den Fremdenverkehrsdiensten, die aber ebenso sehr auch für Fluggäste und Touristen Gültigkeit hatten. Ähnlich verhielt sie sich auch im Hinblick auf die durch die Vogelgrippe ausgelöste Krise.

Restrukturierung des Sektors

101. Der allgemeine Trend zu integrierten Unternehmen in der Reise- und Tourismusbranche ist Teil eines anhaltenden Konsolidierungsprozesses in der globalisierten Wirtschaft und hat Konsequenzen für Beschäftigung und Sozialbedingungen in dem Sektor. In Europa ist die Einrichtung Europäischer Betriebsräte ein Mittel, die Interessen der Beschäftigten angesichts transnationaler Unternehmensrestrukturierungen zu verteidigen. Bei vielen transnationalen Reise- und Tourismusunternehmen existieren bereits Europäische Betriebsräte bzw. laufen die Vorbereitungen für deren Einrichtung.

102. Eine Reihe von Unternehmenskonglomeraten im Fremdenverkehrssektor nehmen immer mehr transnationalen Charakter an. Die ITF koordiniert Sitzungen der TUI-Gruppe unter Beteiligung von Gewerkschaften der Beschäftigten bei Hapag Lloyd (Deutschland), Britannia UK (Großbritannien) und Britannia Nordic (Schweden) sowie Cors'Air (Frankreich).

Beschäftigungstendenzen

103. Die Ausbreitung von Callcentern in aller Welt führte zur Verlagerung zahlreicher Arbeitsplätze im Bereich Fahr-/Flugscheinverkauf, Buchung und Buchhaltung in Länder mit niedrigen Arbeitskosten. Die überwiegende Mehrheit der Beschäftigten in Callcentern sind Frauen. Gemeinsam mit der ITF-Abteilung Frauenarbeit bemüht sich die Sektion um Identifizierung der Bedürfnisse dieser spezifischen Gruppe von Beschäftigten im Hinblick auf die Organisationsarbeit.
104. Befristete Beschäftigungsverhältnisse breiten sich aus, wobei Arbeitsvermittlungen vorwiegend Personal aus Ländern mit niedrigen Arbeitskosten anwerben. Die Gewerkschaften setzen sich für berufliche Normen und eine berufliche Anerkennung der Beschäftigten ein.
105. In vielen örtlichen Volkswirtschaften kommt dem Tourismussektor eine entscheidende Rolle zu, wenn es darum geht, Arbeitsplätze zu schaffen. Häufig handelt es sich bei den Betreibern um kleine oder mittelgroße Familienunternehmen, deren Beschäftigte nicht gewerkschaftlich organisiert und häufig Frauen sind.
106. Die Branche vermarktet sich am liebsten mit Bildern, die den Eindruck von Glamour und Exotik vermitteln. Dies beeinflusst die Personalpolitik in manchen Ländern, aus denen bekannt ist, dass die Auswahl von Mitarbeiter/innen aufgrund ihres Geschlechts, Alters und Erscheinungsbildes erfolgt. Wenn sie ein bestimmtes Alter erreichen, oder – falls es sich um Frauen handelt – schwanger werden, droht ihnen häufig die Entlassung. In ihrer Werbung wecken die Unternehmen bei den Kunden die Erwartung, dass zum "Tourismus-Paket" junge, gut aussehende Mitarbeiter/innen gehören. Die ITF reagiert auf diese Herausforderung mit dem Start einer Kampagne "Pro Gleichstellung", mit der solche diskriminierenden Praktiken bekämpft werden sollen.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Der informelle und saisonabhängige Charakter vieler Arbeitsplätze im Tourismus bedeutet, dass soziale Schutzbestimmungen, die für andere Beschäftigte gelten, hier oft nicht greifen. Die ITF muss sich mit größerem Nachdruck für die sozialen Rechte von Beschäftigten in befristeten Arbeitsverhältnissen einsetzen.
- Wegen des Charakters der Branche ist der Bereich Fremdenverkehrsdienste noch immer in weiten Teilen nicht gewerkschaftlich organisiert. Dementsprechend kommt einer Verstärkung der Organisationsarbeit hohe Priorität zu; Gleiches gilt für die Schärfung des Bewusstseins bei den nicht gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer/innen.
- Die Koordinierung unter Gewerkschaften bei internationalen Unternehmen muss intensiviert werden, um zu gewährleisten, dass diese Unternehmen in den Gastländern nicht mit gewerkschaftsfeindlichen Partnern zusammenarbeiten.
- Die Zusammenarbeit mit der ITF-Seeleutesektion muss ausgebaut werden, um die Tätigkeit der Sektion Fremdenverkehrsdienste mit den Aktivitäten im Rahmen der Kampagne im Kreuzschiffahrtssektor zu verknüpfen.
- Die Koordinierung mit den beiden anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden im Tourismussektor, IUL und UNI, ist auch in Zukunft unverzichtbar.
- Die ITF sollte in Diskussionen mit IUL und UNI die Möglichkeit der Schaffung eines Koordinierungsausschusses nach Vorbild des EVAT in anderen Regionen, z. B. Asien/Pazifik, sondieren.

SEELEUTESEKTION

Hintergrund

107. "Global organisieren" hat im Hinblick auf Seeleute eine andere Bedeutung als in anderen Sektoren, da ihre Branche seit den Anfängen der Billigflaggenschifffahrt global ist. Die Antwort der Gewerkschaften darauf ist seit langer Zeit die Billigflaggenkampagne. Die Bedeutung der Seeschifffahrt innerhalb des globalen Logistiksektors lässt sich an der Tatsache ablesen, dass 90 Prozent aller Güter auf dem Seeweg befördert werden.
108. Seit 2002 ist die Zahl der unter Billigflagge registrierten Schiffe um etwa 9 Prozent gestiegen und beläuft sich jetzt auf etwa 22.000 Schiffe. Gleichzeitig wuchsen auch die unter nationalen Flaggen fahrenden Flotten um 9,5 Prozent auf einen Umfang von inzwischen mehr als 50.000 Schiffen. Die Zahl der Staaten, die von der ITF in ihrem Verzeichnis von Billigflaggenregistern geführt werden, nimmt kontinuierlich zu.
109. Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten gelangten viele Regierungen zu der Auffassung, dass das maritime Transportsystem kein angemessenes Maß an Sicherheit vor Gewalt bietet. Die Seeleutesektion war aktiv an den Beratungen über Fragen der Sicherheit innerhalb der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) beteiligt. Änderungen am System des Landurlaubs brachten erhebliche Härten für Seeleute mit sich und verursachen ernsthafte Probleme im Hinblick auf den Zugang zu Schiffen sowohl für Gewerkschaftsvertreter/innen als auch für Familienangehörige. Dieses Thema erfordert umfangreiches gewerkschaftliches Engagement auf internationaler und nationaler Ebene.
110. In vielen Regionen sind Piratenunwesen und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe nach wie vor ein schwerwiegendes Problem. Auch wenn die Zahl der Überfälle 2004 gegenüber dem vorangegangenen Zweijahreszeitraum leicht zurückging, verschärfte sich die dabei angewandte Gewalt, wobei die Entführung von Schiffsbesatzungen zum Zweck der Lösegelderpressung ein wachsendes Problem darstellt. Die Zahl der getöteten Besatzungsmitglieder stieg im Jahre 2004 auf 30 gegenüber 21 im Jahre 2003 und 10 2002.

Billigflaggen

111. Dank des Billigflaggensystems ist die Seeschifffahrt die Branche, in der die Liberalisierung im weltweiten Vergleich am weitesten vorangeschritten ist. Reeder können das Register ihrer Schiffe unter einem breiten Angebot auswählen, wobei die Staaten sich gegenseitig mit den lockersten Steuer- und Finanzbuchhaltungssystemen sowie Arbeitsrechts- und Umweltschutzvorschriften zu überbieten suchen.
112. Seit mehr als 50 Jahren führt die ITF eine Kampagne gegen dieses System. Während der vergangenen vier Jahre nahm die Sektion an der Spitze einer Koalition der zivilen Gesellschaft, der Gewerkschaften, Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen an dem unbestimmten, informellen Konsultationsverfahren der Vereinten Nationen über Ozeane und Seerecht teil. Die Koalition konnte den Regierungen die Zustimmung zu einer Überprüfung gewisser Aspekte der Umsetzung des UN-Seerechtsübereinkommens, und speziell der Frage einer echten Verbindung zwischen einem Schiff und seinem Flaggenstaat, abringen.
113. Die ITF setzt auch ihre Lobbyarbeit bei einem breiten Spektrum internationaler Gremien und wohlgesonnener Regierungen in dieser Frage fort, darunter die Welternährungsorganisation der Uno (FAO) und die OECD.
114. Während die ITF eine politische Kampagne gegen das Billigflaggensystem führt, bemüht sie sich in der Praxis darüber hinaus um eine Verbesserung der Bedingungen für die Besatzungsmitglieder an Bord von Schiffen unter Billigflagge. In diesem Zusammenhang ergreift sie Maßnahmen zur Durchsetzung von ITF-Mindestnormen gegenüber den Reedern dieser Schiffe. Seit 2004 ist eine Vereinbarung mit bestimmten Reedern im Rahmen des Internationalen Verhandlungsforums (IBF) hinzugekommen. Das IBF ist womöglich das einzige Beispiel echter gewerkschaftlicher Kollektivverhandlungen auf globaler Ebene. Die ITF ist entschlossen, als eine ihrer strategischen Prioritäten ein effektives System internationaler Verhandlungen mit Reedern zu pflegen und auszuweiten.

115. Mit der Durchsetzung der ITF-Normen betraut ist das weltweite Inspektor/innen-Team, das heute auf 46 Länder verteilt ist. Maßnahmen im Rahmen der Billigflaggenkampagne entfalten größere Wirkung, wo es nationale (Billigflaggen-)Koordinierungsausschüsse gibt. Ein vorrangiges Anliegen wird es in den kommenden vier Jahren sein, die Schaffung einer größeren Zahl solcher Ausschüsse voranzutreiben.
116. Bei ihren Kontakten mit Schiffsbesatzungen kommt den ITF-Inspektor/innen die wichtige Aufgabe zu, die Gewerkschaften, die Seeleute organisieren, zu unterstützen. Die Inspektor/innen sind auch für die Kontrolle der tatsächlich erbrachten gewerkschaftlichen Betreuungsdienste für die Seeleute und die Berichterstattung an die ITF zuständig. Diese Aufgaben müssen in den Schulungsprogrammen für die Inspektor/innen berücksichtigt werden.
117. In der Zeit seit dem ITF-Kongress 2002 in Vancouver hat das Sekretariat auf Wunsch des Fair-Practices-Ausschusses verbesserte Schulungs- und Beurteilungsverfahren eingeführt, um bessere Arbeitsleistungen seitens der Inspektor/innen zu gewährleisten. Von 2006 an werden dabei auch die Billigflaggenkoordinator/innen und stellvertretenden Koordinator/innen miteinbezogen. In der neuen Aufgabenbeschreibung für die Koordinator/innen ist diese unmittelbare Aufsichtsfunktion jetzt ausdrücklich festgeschrieben.
118. Die Zahl der Inspektor/innen ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Um zu gewährleisten, dass sie möglichst kostenwirksam arbeiten, wurde im Jahre 2004 ein Sachbearbeiter eingestellt, der die bei den Inspektor/innen anfallenden Kosten überwacht und für verbesserte Haushaltskontrollen sorgt. Angesichts der weitreichenden Veränderungen in dem Sektor seit Verabschiedung des Strategiepapiers "Von Oslo nach Delhi" im Jahre 1998, z. B. aufgrund der Tendenz mancher Schiffsregister, billigflaggenähnliche Bedingungen anzubieten, ist für die Zeit bis zum nächsten ITF-Kongress eine grundlegende Überprüfung der politischen und strategischen Ausrichtung der Billigflaggenkampagne geplant.
119. Abgesehen von der Handelsschifffahrt intensiviert die ITF ihre Kampagne in zwei weiteren Bereichen. Im Offshore-Sektor bemüht sich die ITF in enger Zusammenarbeit mit der Internationalen Föderation von Chemie-, Energie-, Bergbau- und Fabrikarbeiter-Verbänden (ICEM), in einer größeren Zahl von Regionen gewerkschaftliche Organisationsstrukturen zu etablieren. Diese Tätigkeit muss weiter ausgebaut und vorangetrieben werden, um zu gewährleisten, dass starke Gewerkschaften in allen Bereichen des Öl- und Gassektors präsent sind und die Staatsbürger/innen der Küstenstaaten im Offshore-Sektor menschenwürdige Arbeit finden.
120. Das ITF-Büro für den Kreuzschifffahrtssektor in Port Canaveral (USA) wurde im Jahre 2005 geschlossen und seine Aufgaben einer kleinen Gruppe von Inspektor/innen mit besonderen Kenntnissen des Kreuzfahrtssektors übertragen, die die in diesem Sektor tätigen angeschlossenen Gewerkschaften unterstützen. Bei der Unterzeichnung von ITF-Verträgen mit den Reedern von Kreuzfahrtschiffen waren deutliche Fortschritte zu verzeichnen. Allerdings muss die ITF ihre Kampagnen gegen sexuelle Belästigung und Diskriminierung von Frauen im Kreuzschifffahrtssektor fortführen.

Maritimer Ordnungsrahmen

Sicherheit vor Gewalt im maritimen Sektor

121. Infolge der Ereignisse vom 11. September 2001 war die Sicherheit vor Gewalttaten im maritimen Sektor in der Zeit seit dem letzten ITF-Kongress ein beherrschendes Thema. Die auf nationaler und internationaler Ebene ergriffenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr hatten zum Teil schwerwiegende Folgen für Seeleute, speziell die Visabestimmungen für die Einreise von Besatzungsmitgliedern in die USA. Dieses Thema gab den Anstoß zur zügigen Verabschiedung von IAO-Übereinkommen 185 über Ausweise für Seeleute. Auch der Internationale Code für die Sicherheit von Schiffen und Hafenanlagen vor Gewalttaten (ISPS-Code) der IMO und das überarbeitete Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (SUA) sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Durch ihre Mitwirkung bei diesen Maßnahmen konnte die ITF erheblich dazu beitragen, die Menschen- und Gewerkschaftsrechte der Seeleute und der Hafenbeschäftigten zu schützen und den sicheren Zugang von ITF-Inspektor/innen zu Schiffen auch in der Zukunft zu gewährleisten. Der nötige Druck der Gewerkschaftsseite, um die Interessen der Seeleute gegen unangemessene Gefahrenabwehrmaßnahmen zu verteidigen, entstand häufig durch gemein-

same Lobbyarbeit und Kampagnen der ITF und der Schifffahrtswirtschaft, u. a. am globalen Aktionstag anlässlich des Weltschifffahrtstages der IMO im September 2004.

Betriebliche Sicherheit im maritimen Sektor

122. Ein Thema, das die Seeleute unmittelbar berührt, ist die wachsende Arbeitsbelastung bei gleichzeitig schrumpfender Besatzungsstärke, die zu zunehmender Übermüdung an Bord der Schiffe führt. Das zunehmend gespannte Verhältnis zwischen der IMO als internationaler Ordnungsbehörde und der Europäischen Union mit ihren eigenen regionalen Rechtsinstrumenten wirkt sich immer mehr auf die Arbeitsweise der IMO aus und führt zur Bildung von Stimmblocken.

Kriminalisierung

123. Eine weitere, zutiefst Besorgnis erregende Entwicklung, die die ITF in einer gemeinsamen Kampagne mit mehreren Reedergruppen thematisiert, ist die wachsende Kriminalisierung von Seeleuten. Die Ereignisse rund um die *Prestige* und die *Tasman Spirit* gaben Anlass zur Einrichtung einer gemeinsamen IMO/IAO-Ad-hoc-Arbeitsgruppe "Faire Behandlung von Seeleuten im Anschluss an Schiffsunglücke". Sowohl die EU als auch Kanada setzten jedoch einseitig Regelungen in Kraft, die die Verhängung schwerwiegender strafrechtlicher Sanktionen gegen Seeleute vorsehen, wenn diese durch eine Nachlässigkeit bei der Arbeit zu einer Meeresverschmutzung beigetragen bzw. diese verursacht haben.

Restrukturierung des Sektors

124. Die Seeschifffahrt ist ein stark fragmentierter Wirtschaftszweig, in dem mindestens 30 Schifffahrtslinien für sich die Bezeichnung global in Anspruch nehmen können und viele Gesellschaften regional tätig sind. Trotz einer Serie von Fusionen und Übernahmen in jüngerer Zeit (z. B. zwischen Maersk und P&O Nedlloyd sowie CP Ships und Hapag Lloyd) nimmt kein Unternehmen eine branchenbeherrschende Stellung ein.
125. Nicht zu übersehen ist hingegen die Entstehung eines globalen multimodalen Logistiksektors, der nach globalen Distributionsnetzwerken verlangt. Viele Schifffahrtsunternehmen suchen nach Anknüpfungspunkten im weiteren Verlauf der Transportkette und investieren z. B. in Hafenterminals oder sogar in Bahn- und Straßentransportunternehmen. Schifffahrtsunternehmen können Hafentreiber, die um ihre Aufträge konkurrieren, immer stärker unter Druck setzen.
126. Die strategische Bedeutung Chinas und der chinesischen Seeschifffahrt für die globalen Logistiknetzwerke führte zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe China, die eine ITF-Strategie für die Aufnahme eines Dialogs mit der chinesischen Regierung und für die Gewinnung neuer Einsichten in die Organisationsstrukturen und die Bedingungen der chinesischen Verkehrsbeschäftigten entwickeln soll.
127. Während der Transport hochwertiger Waren in Containern immer mehr zu einem Bestandteil der Logistikkette wird, erfolgt die Beförderung großer Mengen von Gütern als Schüttgut oder in Tankschiffen. In diesen Bereichen der Frachtschifffahrt herrschen die schlimmsten Bedingungen, doch bieten sie auch der größten Zahl von Seeleuten Arbeit. Der Kreuzfahrtsektor weist ebenfalls nach wie vor hohe Zuwachsraten aus, und die Sonderarbeitsgruppe Kreuzfahrtschiffe muss daher ihre Arbeit an Plänen für die Organisation der großen und wachsenden Zahl von Beschäftigten in diesem Sektor fortsetzen.

Beschäftigungsfragen

128. Mit dem Billigflaggensystem wuchs die Bedeutung von Ländern, die in großem Umfang Besatzungen bereitstellen und deren Seeleutegewerkschaften häufig noch immer schwach sind. Dies gilt auch, wo Schiffe in Ländern verkehren, in denen ITF-Inspektor/innen und angeschlossene Gewerkschaften in den Häfen noch nicht präsent sind. Gleichzeitig verloren Seeleute aus den traditionellen Schifffahrtsnationen zu Zehntausenden ihre Beschäftigung. Im Rahmen des ITF-Aufbauprogramms für Seeleutegewerkschaften (ISUDP) sollten konkret wichtige Länder identifiziert werden, in denen Gewerkschaften aufgebaut oder ihre Betreuungsdienste verbessert werden müssen. Im Mittelpunkt laufender Projekte der Organisationsarbeit stehen die Türkei, Osttimor, Malaysia, Ägypten und Sri Lanka. Bedeutende Erfol-

ge waren auch in der Ukraine und in Indonesien zu verzeichnen; darüber hinaus sind Aktivitäten in Russland geplant. Das ISUDP ist das bislang vielleicht beste Beispiel für das Konzept des Programms "Global organisieren". Gewerkschaftliche Organisationsprojekte auf Grundlage des ISUDP werden in der Zukunft eine wichtigere Rolle bei der Sektionstätigkeit spielen müssen.

Arbeitsnormen

129. Im Laufe langer Jahre hat die IAO mehr als 60 Rechtsinstrumente bezüglich der Arbeit im maritimen Sektor verabschiedet. Obwohl vom Inhalt her beeindruckend, wurden viele von ihnen nie ratifiziert oder in der Praxis angewandt. Seit 2001 bemüht sich die IAO im Rahmen eines weitgreifenden neuen Prozesses um die Zusammenfassung aller dieser 60 Rechtsinstrumente in einem einzigen neuen konsolidierten Übereinkommen. Im Falle eines Erfolgs wird dies den ersten wichtigen Schritt im Rahmen eines neuen integrierten Konzepts der Normsetzung durch die IAO darstellen. Da sich die Mehrzahl der Hafenstaaten bereits zur praktischen Anwendung des neuen Übereinkommens verpflichtet hat, wird es auch ein global durchsetzbares IAO-Instrument sein, unabhängig von der Haltung der Flaggenstaaten.
130. Die Mitwirkung an diesem Prozess war ein wichtiger Arbeitsschwerpunkt der Sektion. Voraussichtlich wird das neue konsolidierte IAO-Übereinkommen für den maritimen Sektor im Februar 2006 verabschiedet werden.
131. In den vergangenen Jahren haben viele Regierungen die Möglichkeiten für internationale Solidaritätsmaßnahmen auf gesetzlichem Wege eingeschränkt. Die jüngsten Initiativen der EU-Kommission scheinen darauf abzuzielen, internationale Solidaritätsaktionen seitens der Gewerkschaften weiteren Beschränkungen zu unterwerfen. In jüngerer Zeit in Finnland und England eingeleitete Gerichtsverfahren gegen die ITF im Zusammenhang mit einem Arbeitskonflikt im Fährsektor bringen das EU-Prinzip der Freizügigkeit im Binnenmarkt in Konflikt zu den grundlegenden Sozial- und Arbeitnehmerrechten in der Europäischen Union.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- systematische Bestandsaufnahme der politischen und strategischen Ausrichtung der Billigflaggenkampagne. Überprüfung aktueller und möglicher künftiger Entwicklungen in der Schifffahrtswirtschaft und ihrer Konsequenzen für die Kampagne, einschließlich der spezifischen Probleme von Offizieren und Mannschaftsdienstgraden, sowie der Frage, wie eine gerechte Verteilung der Beschäftigungsmöglichkeiten im maritimen Sektor zwischen den Ländern der nutznießenden Eigentümerschaft und den die Besatzungen bereitstellenden Ländern gesichert werden kann
- Zusammenarbeit mit anderen Sektionen und Globalen Gewerkschaftsverbänden bei der Erarbeitung von Strategien in Reaktion auf den multimodalen Charakter der Güterlogistik und zur internationalen Koordinierung unter Beschäftigten bei globalen Unternehmen
- Prüfung der Entwicklungen im maritimen Sektor Chinas und ihrer Konsequenzen für die Branche weltweit, möglicherweise mit dem Resultat der Aufnahme von Beziehungen zur Chinesischen Seeleutegewerkschaft
- Ausweitung der von einer Koalition aus Gewerkschaften, Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen bei den Vereinten Nationen geführten politischen Kampagne gegen Billigflaggen mit dem Ziel einer Überarbeitung des Seerechts und der Festschreibung einer "echten Verbindung" zwischen einem Schiff und seiner Flagge
- fortgesetzter Druck bei internationalen Gremien, um zu gewährleisten, dass Flaggenstaaten ihre völkerrechtliche Verantwortung ernst nehmen und internationale Normen durchsetzen; Fortsetzung der breiter angelegten Kampagne gegen unternormige Schifffahrt
- Gewährleistung einer engen sekretariatsinternen Abstimmung zwischen der Seeleutesektion, der Sonderabteilung der Seeleute und der Sektion Häfen

- fortgesetzte Mitarbeit bei den wichtigen Ordnungsorganen, speziell IMO, IAO und Uno
- gemeinsames Eintreten mit Reederorganisationen für die Ratifizierung und Umsetzung des konsolidierten IAO-Übereinkommens über Arbeitsnormen im maritimen Sektor sowie von IAO-Übereinkommen 185
- Kampagne gegen die Kriminalisierung von Seeleuten. Schutz der Grundrechte der Seeleute vor einer Beeinträchtigung durch Maßnahme zur Gewährleistung der Sicherheit vor Gewalttaten im maritimen Sektor. Kampagne für Schutzmaßnahmen gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle
- Ausbau des ITF-Aufbauprogramms für Seeleutegewerkschaften (ISUDP) durch Identifizierung von Ländern und Gewerkschaften, die vorrangig für Organisationsprojekte in Frage kommen. Fortschreibung der Selbstverpflichtung aus dem Strategiepapier "Von Oslo nach Delhi" zur Verbesserung des gewerkschaftlichen Organisationsgrads bei Seeleuten. Überprüfung der ITF-Maßnahmen gegen die Praxis von schwarzen Listen für Seeleute
- Förderung von Maßnahmen zur Sicherung eines ausreichenden Angebots an angemessen qualifizierten Seeleuten sowie Gewährleistung einer nationalen Qualifikationsbasis im maritimen Sektor in allen Schifffahrtsnationen
- Kampagne gegen überlange Arbeitszeiten mit den daraus resultierenden Problemen Übermüdung und Stressbelastung
- Erarbeitung einer umfassenden Studie über Verstöße gegen Menschen- und Gewerkschaftsrechte von Seeleuten ebenso wie Beschäftigten auf Fischereifahrzeugen
- Entwicklung und Umsetzung einer Kabotagepolitik.

BILLIGFLAGGENKAMPAGNE

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE FÜR DIE PRAKTISCHE SEITE DER BILLIGFLAGGENKAMPAGNE 2007 - 2010

- systematische Bestandsaufnahme der politischen und strategischen Ausrichtung der Billigflaggenkampagne. Überprüfung aktueller und möglicher künftiger Entwicklungen in der Schifffahrtswirtschaft und ihrer Konsequenzen für die Kampagne, einschließlich der spezifischen Probleme von Offizieren und Mannschaftsdienstgraden, sowie der Frage, wie eine gerechte Verteilung der Beschäftigungsmöglichkeiten im maritimen Sektor zwischen den Ländern der nutznießenden Eigentümerschaft und den die Besatzungen bereitstellenden Ländern gesichert werden kann
- Erarbeitung von Leistungsindikatoren für ITF-Koordinator/innen und stellvertretende Koordinator/innen in Verbindung mit einem verbesserten Schulungsangebot
- Erarbeitung zusätzlicher Leistungsindikatoren für die Inspektor/innen zur eindeutigeren Bewertung ihrer Arbeitsleistung
- Fortsetzung der Kostenkontrolle bei den Inspektor/innen zur Gewährleistung ihres kostenwirksamen Einsatzes sowie ordnungsgemäßer Kostenabrechnungen
- Analyse der Entwicklung des IBF-Systems einschließlich einer systematischen Überprüfung seiner Vorteile und Schwachpunkte unter besonderer Berücksichtigung der Frage, ob das Konzept der nutznießenden Eigentümerschaft und Verhandlungsrechte durch das IBF-System möglicherweise in Frage gestellt werden.
- Überprüfung der aktuellen ITF-Politik speziell mit Blick auf die grundsätzliche Ablehnung des unlauteren Wettbewerbs durch Ausspielen der Beschäftigten gegeneinander

- Umsetzung einer neuen Strategie für die Tätigkeit im Kreuzschiffahrtssektor unter Gewährleistung eines zielgerichteten Ansatzes dank enger Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Gewerkschaften; Schaffung einer kleinen Gruppe gut geschulter Koordinator/innen und Inspektor/innen, die sicherstellen sollen, dass sich der Aufwand für Aktivitäten im Kreuzschiffahrtssektor lohnt und den Ergebnissen angemessen ist und angesichts der großen Zahl weiblicher Beschäftigter in dem Sektor darauf achten, dass die Gender-Perspektive berücksichtigt wird.
- Fortsetzung der zentralen Aktivitäten im Hinblick auf den Offshore-Sektor sowie Ausbau der Tätigkeit im Offshore-Sektor in einzelnen Ländern auf Basis einzelner Projekte.

SEKTION HÄFEN

Hintergrund

132. Die Hafenvirtschaft verändert sich mit atemberaubendem Tempo und wird zum entscheidenden Faktor für das erfolgreiche Funktionieren der globalen Wirtschaft. Gleichzeitig gibt es Bemühungen, die Beschäftigung in den Häfen zu liberalisieren und starke Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten zu schwächen oder ganz zu zerstören. Hierzu tragen die wachsende Macht multinationaler Unternehmen im Hafensektor und der zunehmende Wettbewerb zwischen einzelnen Häfen entscheidend bei. Es zeichnet sich immer deutlicher ab, dass unter der Vielzahl von Faktoren, die Arbeitsplätze und -bedingungen der Hafenbeschäftigten weltweit beeinflussen, auch Aspekte zu finden sind, die zuvor nicht Gegenstand von Kampagnen waren. Das wachsende Streben der Unternehmen nach Ausrichtung der Lieferketten an der Forderung nach minimalem Zeitaufwand sowie maximaler Effizienz und Kostenwirksamkeit verändert den Charakter der Tätigkeit und hat Auswirkungen auf die Arbeitsplatzsicherheit, selbst in Häfen mit derzeit starken Gewerkschaften. Schifffahrtsunternehmen und kommerzielle Kunden setzen die Hafearbeitgeber immer stärker unter Druck. Die wichtigste Herausforderung für die Sektion Häfen besteht darin, neue Strategien zu entwickeln, um der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, dem Rückgang der gewerkschaftlichen Mitgliederzahlen und dem Machtverlust der Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten weltweit Einhalt zu gebieten.
133. Die zunehmende Gefährdung der Arbeitsplätze von Hafenbeschäftigten und der wachsende Einfluss der Schifffahrtslinien auf die Hafearbeitgeber machen deutlich, dass die Hafenbeschäftigten ebenso auf wirksame internationale Solidarität seitens der Seeleutegewerkschaften angewiesen sind, wie sie die Seeleute auf Billigflaggschiffen seit mehr als 50 Jahren solidarisch unterstützen. Den zentralen Aspekt des Programms "Global organisieren" wird für die Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten in den kommenden vier Jahren daher die ITF-Kampagne gegen Billighäfen bilden.

Liberalisierung

134. Regierungen und wichtige internationale Einrichtungen, darunter die EU-Kommission und die Welthandelsorganisation (WTO), setzen ihre Bemühungen um Liberalisierung der Hafenvirtschaft fort. Die Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten in Europa sehen sich nach ihrem erfolgreichen Abwehrkampf gegen die EU-Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste jetzt mit dem so genannten "Ports Package 2" konfrontiert. Gleichzeitig laufen die Verhandlungen bei der WTO über das Allgemeine Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen (GATS) weiter. Das GATS deckt alle Arten von Dienstleistungen, auch im maritimen Sektor, ab und könnte daher auch die Hafendienste erfassen.

Restrukturierung des Sektors

135. Die zunehmende Globalisierung von Management- und Eigentumsstrukturen der Terminals und Häfen verschafft vier globalen Netzwerkterminalbetreibern (GNT) – Hutchison, PSA, APM Terminals (Maersk) und P&O Ports – eine marktbeherrschende Stellung. Alle Vier betätigen sich inzwischen in vielen verschiedenen Regionen. Darüber hinaus gibt es weitere, kleinere Terminalbetreiber mit globalen Ambitionen.

136. Die Ausbreitung der GNT wird durch die Privatisierung der Hafenaktivitäten erleichtert, die zumeist auf Druck der Weltbank im Rahmen von Hafenrestrukturierungen erfolgt. Die globalen Terminalbetreiber setzen ihre Wettbewerbsvorteile – ihre gut gefüllten Kassen und ihre bisherigen Erfolge im globalen Terminalbetrieb – erfolgreich ein, um sich Regierungsaufträge zu sichern.
137. Häfen gelten zunehmend als ein Glied in der globalen Lieferkette und reagieren empfindlich auf Druck, nicht nur seitens der Reeder, sondern auch seitens mächtiger Verladere, wie z. B. großer multinationaler Einzelhandelsunternehmen oder Unternehmenskonglomeraten. Zum Teil betreiben diese Unternehmen auch eigene Distributionszentren oder Drehkreuze im Hinterland, in denen sie bestimmte Hafenfunktionen wegen der geringeren Arbeitskosten im Hinterland und dank des Einsatzes weitgehend nicht gewerkschaftlich organisierter Arbeitskräfte kostengünstiger ausführen können. Wie auch in anderen Bereichen der Verkehrswirtschaft werden IT-gestützte Büroarbeiten oftmals Tausende von Kilometern von dem betreffenden Hafen entfernt ausgeführt.
138. Die Anforderungen der Logistik treiben eine neue Welle von Fusionen und Übernahmen in der Schifffahrtswirtschaft an, z. B. die geplante Übernahme von P&O Nedlloyd durch Maersk.

Folgen für die Beschäftigung

139. Privatisierungen haben nicht nur weitreichende Folgen für die Hafenbeschäftigten in den unmittelbar betroffenen Ländern, sondern können auch zu verschärftem Wettbewerb mit Häfen in benachbarten Ländern sowie zu grenzüberschreitenden Transporten der betreffenden Produkte per Straße oder Schiene führen. Der Wettbewerbsdruck hat bereits den zunehmenden Einsatz von Aushilfskräften zu Hafendarbeiten bewirkt. Der wachsende Einsatz neuer Technologien, darunter IT-Systeme und Containertracking, sorgt für Druck bei den Umkehrzeiten, was immer mehr Schifffahrtsunternehmen veranlasst, Ladungsumschlagsarbeiten (speziell Laschen und Losmachen) von ohnehin erschöpften Seeleuten verrichten zu lassen, bevor das Schiff den Liegeplatz erreicht. Durch die Umwandlung von Häfen in Logistikzentren entstehen in den Häfen eine ganze Reihe von Arbeitsplätzen von strategischer Bedeutung in der Transportkette, die aber von Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten traditionell nicht der Hafendarbeit zugerechnet werden. Durch die zahlreichen neuen Beschäftigungsformen entstehen auch mehr Arbeitsplätze für Frauen in den Häfen.
140. Der florierende Handel mit China, der zu einem großen Teil auf die Auslagerung der Produktion nach China zurückgeht, lässt die Ladungsaufkommen, speziell in den USA, in Europa und im Fernen Osten, wachsen. Während der "China-Effekt" einerseits die Nachfrage nach Arbeitskräften belebt, schafft er auch Probleme wegen Überlastung, die den Ruf nach mehr "Effizienz" und "Flexibilität" laut werden lassen, was sich in den nächsten Jahren wiederum auf die Bedingungen der Hafenbeschäftigten auswirken kann.
141. Eine weitere bedeutende Entwicklung war die Verschärfung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im maritimen Sektor mit dem Inkrafttreten des ISPS-Code der IMO. Anlass zu schwerer Besorgnis gibt die Tatsache, dass der ISPS-Code und andere Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit vor Gewalttaten, u. a. die Überprüfung der Straftatenregister, von einigen Regierungen dazu missbraucht werden, um die Menschen- und Gewerkschaftsrechte der Hafenbeschäftigten und der Seeleute bescheiden.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Start der Kampagne gegen Billighäfen als wichtigste Initiative der kommenden vier Jahre. Da angeschlossene Gewerkschaften in den einzelnen Regionen unterschiedlichen Problemen gegenüberstehen, sollte die Umsetzung der Kampagne auf regionaler Basis und in enger Zusammenarbeit mit den Seeleutegewerkschaften erfolgen.
- Aufbau von Netzwerken (als Teil der Kampagne gegen Billighäfen) zum Austausch von Informationen und zur Förderung von Solidaritätsmaßnahmen, speziell zwischen Gewerkschaften, die die Beschäftigten bei den großen globalen Netzwerkterminalbetreibern organisieren. Bemühen um Abschluss von internationalen Rahmenvereinbarungen mit großen globalen Netzwerkterminalbetreibern

- mehr Unterstützung seitens der Seeleutegewerkschaften für die ITF-Kampagne im Ladungsumschlag
- Aufbau von Organisationsprojekten in wichtigen Häfen. Identifizierung von Hafendrehkreuzen von globaler strategischer Bedeutung. Die Sektion wird die Möglichkeiten für die Entwicklung konkreter Projekte der Organisationsarbeit an diesen Standorten mit den örtlichen Gewerkschaften prüfen. Den ITF-Regionalbüros kommt eine unterstützende Rolle bei derartigen Projekten zu.
- Unterstützung für angeschlossene Gewerkschaften bei missbräuchlicher Anwendung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit vor Gewalttaten im maritimen Sektor
- Zusammenarbeit mit der Seeleutesektion, der Sektion Straßentransport, den ITF-Inspektor/innen und anderen Sektionen bei der Erarbeitung gewerkschaftlicher Strategien in Reaktion auf die wachsende Bedeutung der Logistik. Schaffung von Kapazitäten durch gezielte Bildungsprogramme
- Suche nach Antworten auf veränderte Beschäftigungsstrukturen und Probleme im Hinblick auf Geschlechter- und Gleichstellungsfragen
- Fortgesetzte Unterstützung für die Billigflaggenkampagne. Weitere Verbesserung der sekretariatsinternen Abstimmung mit der Seeleutesektion und der Sonderabteilung der Seeleute in Fragen im Zusammenhang mit der Billigflaggenkampagne und anderen gemeinsamen Anliegen aus dem maritimen Sektor
- Mitwirkung an einer systematischen Überprüfung der Zielrichtung der Billigflaggenkampagne. Analyse aktueller und denkbarer zukünftiger Entwicklungen in den Häfen und ihrer Folgen für die Kampagne.

SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT

Hintergrund

142. Das Wesen der Binnenschifffahrt bedeutet, dass ein Großteil der Tätigkeit auf regionaler Ebene stattfindet. Der Grund hierfür sind die großen grenzüberschreitenden Binnenwasserstraßensysteme, die einen wichtigen Bestandteil der Transportkette bilden.

Ordnungspolitische Entwicklungen und Branchentrends

143. In Europa sind mehrere regionale Organisationen – die EU-Kommission, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und die Donaukommission – sowie die UN-Wirtschaftskommission für Europa für die Regulierung der Binnenschifffahrt zuständig.
144. EU-Kommission und ZKR arbeiten zur Zeit an einem Rahmen zur Förderung und Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in Europa. 2004 unterbreitete die EU-Kommission einen Gesetzentwurf über harmonisierte Binnenschifffahrtswirtschaftsdienste (River Information Services – RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Europäischen Union, der eine Modernisierung des Netzes bewirken und die Binnenschifffahrt zur wettbewerbsfähigen Alternative zu anderen Verkehrsträgern in der intermodalen Transportkette machen soll.
145. In Mittel- und Osteuropa wurde die Donau inzwischen völlig von allen Hindernissen für die Schifffahrt geräumt; die Pontonbrücke bei Novi Sad sollte im Frühsommer 2005 entfernt werden.
146. Im Jahre 2004 unternahm die UN-Wirtschaftskommission für Europa den Versuch, die Vorschriften über die zur Gewährleistung der Sicherheit erforderliche Mindestbesatzung auf Binnenschiffen in Europa, Russland und der Ukraine zu harmonisieren. Dieser Versuch scheiterte letztlich an den Vorbehalten Russlands und der Ukraine, wo striktere Vorschriften gelten.

147. Obwohl Teile der Flusssysteme Südamerikas zu den größten und tiefsten der Welt zählen, werden dort die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger noch nicht voll ausgeschöpft. Dabei werden die Binnenwasserstraßen häufig als einer der potentiell besten Wege zur wirtschaftlichen Integration der Region angesehen, und die wirtschaftliche Integration Südamerikas ist eine notwendige Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung in der Region und eine Angleichung der Volkswirtschaften der einzelnen Länder.
148. In vielen Industrienationen entstanden in der Folge des Vormarschs der globalen Logistik große Verkehrsdrehkreuze. Lagerhaltung und Distribution werden immer weiter ins Hinterland verlagert. Dabei erfolgte häufig auch eine Anbindung an die Binnenschifffahrt.

Beschäftigungsstrukturen

149. Die Zahl der Partikuliere nimmt in Europa ebenso zu wie der Einsatz kostengünstiger Arbeitskräfte aus Mittel- und Osteuropa. Privatisierung, Kriege und erschwerte Bedingungen haben in Afrika und Osteuropa verheerende Auswirkungen auf die Beschäftigung in dem Sektor.
150. Traditionell fahren auf den Schiffen häufig Familienmitglieder, vor allem Ehefrauen und Partnerinnen, mit, die unbezahlte Arbeit leisten. Die ITF sollte sich für gleiche Rechte für diese Frauen einsetzen und ihre Anerkennung als Arbeitnehmerinnen mit allen rechtlichen Ansprüchen von Beschäftigten sowie Anspruch auf Sozialleistungen fordern.
151. Der größte Wachstumssektor in der europäischen Binnenschifffahrt ist der Bereich der Flusskreuzfahrten. Hier ist eine große Zahl von Frauen beschäftigt, die häufig Opfer sexueller Belästigung und Diskriminierung am Arbeitsplatz werden, wie dies auch in der Hochseekreuzschifffahrt vorkommen kann.
152. Afrikanische Gewerkschaften sehen eine vordringliche Aufgabe in der gewerkschaftlichen Mitgliederwerbung sowie im Aufbau von Netzwerken unter den Gewerkschaften in der Region. Gewerkschaften aus Argentinien, Paraguay und Brasilien prüfen Möglichkeiten einer Regulierung der Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten in der Binnenschifffahrt auf den Flüssen Paraguay und Paraná, um dem derzeit herrschenden unlauteren Wettbewerb einen Riegel vorzuschieben. Die Gewerkschaften haben die Einrichtung eines regionalen Koordinierungsgremiums vereinbart. Eines ihrer Probleme ist das Fehlen einer zwischenstaatlichen Ordnungsbehörde oder -kommission.
153. In Europa ist die ETF-Sektion Binnenschifffahrt für die regionale Tätigkeit zuständig. Gute Fortschritte macht die Schaffung eines Mechanismus für den sozialen Dialog innerhalb der Europäischen Union, der sich mit den Themen Arbeitszeit, Ausbildung und Anerkennung von beruflichen Qualifikationen befasst. Die ETF genießt Beobachterstatus bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und hat ein mehrsprachiges Flugblatt zur Mitgliederwerbung produziert.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Unterstützung der angeschlossenen nationalen Gewerkschaften bei der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Beschäftigten in der Binnenschifffahrt
- Auseinandersetzung mit dem Problem der Partikuliere
- Sicherung der Arbeitsplätze von Mitgliedern im Zusammenhang mit Eigentümerwechseln und zunehmender Automatisierung zur Senkung der Arbeitskosten
- Kampfansage an den wachsenden, zum Teil illegalen, Einsatz ausländischer Beschäftigter
- Erarbeitung von Strategien und Maßnahmen gegen den Einsatz von Billigflaggen in der Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der spezifischen Probleme mit Billigflaggen in Südamerika und mit Billiglohnbesetzungen in Europa
- Thematisierung der Forderung nach gleichen Rechten für Frauen in dem Sektor

- Kampf gegen sexuelle Belästigung und Diskriminierung
- Maßnahmen im Zusammenhang mit den Problemen aufgrund des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, der als Vorwand genutzt wird, um die Arbeitsbedingungen in dem Sektor zu verschlechtern
- Erarbeitung gewerkschaftlicher Verhaltenskodexe auf der Grundlage modellhafter Praktiken in dem Sektor
- Werbung für die Aufnahme einer Sozialklausel in die Übereinkommen regionaler Gremien für die Binnenschifffahrt
- Auseinandersetzung mit dem expandierenden Sektor der Flusskreuzfahrten unter Rückgriff auf die Fachkenntnisse des Kreuzschifffahrtsausschusses der Seeleute-sektion
- Aufklärung über die Rolle der Binnenschifffahrt in der Logistik. Mitwirkung an der Erarbeitung sektionsübergreifender Strategien zur Logistik. Identifizierung von Binnenschifffahrtsdiensten an wichtigen globalen Logistikkreuzungen
- Werbung für den Ausbau der Binnenschifffahrt im Rahmen einer übergeordneten Strategie zur Förderung einer nachhaltigen und integrierten Verkehrspolitik.

SEKTION FISCHEREIWIRTSCHAFT

Hintergrund

154. Der Einsatz von Fischereifahrzeugen unter Billigflaggen und das Problem der illegalen, nicht gemeldeten und nicht regulierten Fischerei stehen einer nachhaltigen Bewirtschaftung der Fischbestände als grundsätzliche Probleme im Wege und ziehen als solche erhebliche internationale Aufmerksamkeit auf sich.
155. Die Fischereiwirtschaft befindet sich in der Krise. Ein Rückgang des globalen Fangaufkommens um 2,5 Prozent in der Zeit von 2000 bis 2002 ist fast ausschließlich auf den Rückgang der Produktion um 12 Prozent im Südostpazifik und um 7 Prozent im Nordwestpazifik zurückzuführen. Nach Angaben der Welternährungsorganisation der Uno (FAO), werden 50 Prozent aller Fischbestände voll genutzt, 25 Prozent sind überfischt oder erschöpft oder in der Regenerierungsphase und nur 25 Prozent werden wenig bzw. in bescheidenem Umfang genutzt.

Restrukturierung des Sektors

156. Die Zahl von Fischereifahrzeugen mit mehr als 100 BRZ wächst äußerst langsam, während die Gesamttonnage leicht abnimmt. Bei der Gesamtzahl der Fischereifahrzeuge unter Billigflagge ist ein Rückgang zu verzeichnen, da fast alle größeren Billigflaggenregister – Panama, Honduras, Belize, Zypern – die Zahl der Fischereifahrzeuge reduzieren und strikter gegen sie vorgehen. Allerdings besteht das Problem des Einsatzes von Fischereifahrzeugen, speziell unter Billigflagge, in der illegalen, nicht gemeldeten und nicht regulierten Fischerei fort.

Ordnungspolitische Entwicklungen

157. Während der zurückliegenden Kongressperiode war die wichtigste Entwicklung die geplante Verabschiedung eines umfassendes IAO-Übereinkommens in Bezug auf Arbeitsnormen für den Fischereisektor. Trotz großer Schwierigkeiten konnte die Arbeitnehmergruppe bei der IAO unter Federführung der ITF auf der Sitzung des zuständigen Ausschusses im Rahmen der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni 2005 einen ausgewogenen Entwurf für das Übereinkommen durchsetzen. Letztendlich wurde der Wortlaut jedoch im Plenum mit einer einzigen Stimme Mehrheit abgelehnt. Das heißt, dass der Textentwurf auf der Internationalen Arbeitskonferenz 2007 erneut zur Diskussion gestellt wird.

158. Eine gemeinsame FAO-/IAO-/IMO-Arbeitsgruppe revidierte den Sicherheitscode für Fischereifahrzeuge und den dazugehörigen unverbindlichen Leitfaden. Der neue Wortlaut wurde vom Schifffahrtssicherheitsausschuss der IMO auf seiner 79. Sitzung im Jahre 2004 angenommen und von IAO und FAO im Jahre 2005 genehmigt. IMO-/FAO-/IAO-Leitlinien für die Sicherheit kleiner Fischereifahrzeuge befinden sich zur Zeit in Arbeit. Trotz einer Reihe von Informationsveranstaltungen der IMO, u. a. regionale Arbeitstagungen, sind die entscheidenden Rechtsinstrumente der IMO für den Fischereisektor noch nicht in Kraft getreten.
159. In Zusammenarbeit mit der Seeleutesektion übernahm die Sektion Fischereiwirtschaft die Federführung in einer Allianz von Organisationen der Zivilgesellschaft im Rahmen des unbefristeten informellen Konsultationsverfahrens der Vereinten Nationen zum Thema Ozeane und Seerecht, an dessen Ende die Uno-Generalversammlung wie in jedem Jahr Resolutionen mit Bezugnahmen auf die "echte Verbindung" verabschiedete.

Beschäftigungsfragen

160. Im Jahre 2002 waren schätzungsweise 28 Millionen Menschen, etwas mehr als im Vorjahr, unmittelbar und gegen Bezahlung in der Fischereiwirtschaft beschäftigt. Weniger als 10 Prozent aller Fischer sind im industriellen Fischfang tätig und stehen in einem formellen Beschäftigungsverhältnis. Die überwiegende Mehrzahl der Fischereibesetzten und der Beschäftigten in der Aquakultur leben in Asien (87 Prozent der Gesamtzahl weltweit), gefolgt von Afrika (7 Prozent) und Europa, Nord- und Mittelamerika sowie Südamerika (jeweils etwa 2 Prozent).
161. See- und Binnenfischerei werden häufig als Nebenbeschäftigung betrieben (in etwa 60 Prozent der Fälle). Dies ist auf die jahreszeitlich bedingten Schwankungen bei der Verfügbarkeit der Ressourcen sowie auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Fischerei generell durch eine Serie von Maßnahmen reguliert ist, die die ganzjährige Tätigkeit einschränken, z. B. Verbot bestimmter Fangtätigkeiten während bestimmter Zeiten im Jahr, Begrenzung des im Laufe eines Jahres zulässigen Fangvolumens für ausgewählte Arten, d. h. kommerzieller Fischfang darf nur so lange betrieben werden, bis die Quote erfüllt ist, oder Begrenzung der Zahl kommerzieller Fanglizenzen und der Zahl der pro Fahrt gefangenen Fische.
162. Der Plan, einen Musterkollektivvertrag zu erarbeiten, hat nicht die erhofften Fortschritte gemacht und wird im bevorstehenden Vierjahreszeitraum einer Prüfung unterzogen werden müssen.
163. Der wichtigste einzelne Faktor, der das Leben der Fischereibesetzten in der Region Asien/Pazifik in jüngerer Zeit beeinflusst hat, war ohne Zweifel die Flutwellenkatastrophe vom Dezember 2004, die in Aceh, Indonesien und Sri Lanka verheerende Folgen für den Sektor hatte. In keinem Fall waren der ITF angeschlossene Gewerkschaften betroffen, doch arbeitet die ITF eng mit ihren Global-Unions-Partnern zusammen, um bei der Wiederherstellung langfristiger Beschäftigungsmöglichkeiten zu helfen.
164. Ungelöst ist nach wie vor das durch Fischereibewirtschaftungssysteme und rigorose Selektion des Fangs bedingte Problem der Rückwürfe untermaßiger Fische ins Meer.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Unterstützung nationalstaatlicher Gewerkschaften bei ihren Bemühungen um Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Fischereibesetzten, einschließlich Fertigstellung eines Musterkollektivvertrages und Erarbeitung eines Grundsatzpapiers zu ausländischen Besatzungsmitgliedern auf Fischereifahrzeugen
- Vorbereitung auf die Annahme des IAO-Übereinkommens für den Fischereisektor im Jahre 2007
- Fortsetzung der politischen Kampagne für die Abschaffung des Billigflaggensystems und der illegalen, nicht gemeldeten und nicht regulierten Fischerei sowie die Gewährleistung einer "echten Verbindung" zwischen Schiffsreeder/Unternehmen und Flagge

- Entwicklung von Schulungsmaßnahmen für Inspektor/innen und Hafenbeschäftigte im Hinblick auf Kontrollen auf Fischereifahrzeugen
- Erarbeitung einer umfassenden Studie über Verstöße gegen Menschen- und Gewerkschaftsrechte der Seeleute ebenso wie der Fischereibesetzten zur Unterbreitung auf einem Uno-Treffen
- Ausweitung des Einflusses der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften in der Fischereiwirtschaft und Pflege der Beziehungen zu internationalen Organisationen wie FAO, IAO, IMO, OECD und Uno-Kommission für nachhaltige Entwicklung (UNCSD)
- Werbung für Ratifizierung des IMO-Übereinkommens über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) und des Protokolls von Torremolinos
- Erarbeitung von Strategiepapieren zu Fangmethoden und -ausrüstungen (einschließlich Treibnetze), Fangquoten sowie zur industriellen Fischerei
- Fortsetzung der laufenden Arbeit im Hinblick auf die Internationale Walfangkommission mit dem Ziel der Umsetzung des ITF-Strategiepapiers zum Walfang
- Prüfung möglicher Antworten auf die Probleme aufgrund gestiegener Treibstoffkosten und dadurch entstehender Wettbewerbsverzerrungen
- Erarbeitung eines Strategiepapiers zur nachhaltigen Fischerei unter angemessener Berücksichtigung von ökologischen und Umweltgesichtspunkten. Pflege und Ausweitung von Bündnissen mit Umweltorganisationen mit Interesse an Fischereifragen
- Zusammenarbeit mit anderen ITF-Sektionen und sonstigen betroffenen Globalen Gewerkschaftsverbänden
- Mitgliederwerbung unter nicht gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten, vorrangig in der industriell betriebenen Fischerei
- Bekanntmachung und Umsetzung der Sektionspolitik sowie gegebenenfalls deren Weiterentwicklung
- Förderung der Mitarbeit der angeschlossenen Gewerkschaften der Fischereibesetzten im Rahmen der Sektionstätigkeit.



REGIONEN

LATEINAMERIKA UND DIE KARIBIK

165. Von den strategischen Zielen der ITF kommt der Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte in Lateinamerika nach wie vor die größte Bedeutung zu. Trotz wichtiger politischer Veränderungen der jüngeren Zeit in bedeutenden Ländern wie Brasilien, Argentinien, Venezuela und Bolivien, deren Regierungen zur Aufnahme des Dialogs mit den Gewerkschaften bereit sind, sehen sich die Gewerkschaften des Kontinents in zahlreichen anderen Ländern noch immer mit intensiven feindseligen Aktivitäten konfrontiert. Diese reichen von Bemühungen um Zerschlagung der Gewerkschaften über den Einsatz von Streikbrechern bis hin zur Entlassung oder Inhaftierung von aktiven Gewerkschaftsmitgliedern und gewerkschaftlichen Führungskräften sowie in manchen Ländern der Ermordung von Gewerkschaftsvertreterinnen und -vertretern. Costa Rica, Guatemala, Kolumbien und El Salvador sind besonders stark betroffen. Gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen werden in der Hauptsache von Regierungen bzw. von Arbeitgebern mit stillschweigendem Einverständnis der Regierungen ergriffen. Im Verkehrssektor waren einige der schwersten Angriffe auf grundlegende Menschen-, Gewerkschafts- und Arbeitnehmerrechte zu verzeichnen.
166. In der Karibik ist die Problematik eine andere. Obwohl die Gewerkschaftsbewegung in den meisten Ländern der Karibik nach wie vor relativ stark ausgeprägt ist und in vielen Regierungen Mitglieder anzutreffen sind, die aus der Gewerkschaftsbewegung stammen, ist die kleine Region zwischen zwei großen und mächtigen Nachbarn eingezwängt: Lateinamerika und die Vereinigten Staaten. Die Länder sind in der Regel von zwei Branchen – Tourismus und Landwirtschaft – abhängig, die beide stark von internationalen Faktoren beeinflusst werden. Die Hafenvirtschaft ist nach wie vor nicht nur der mächtigste Sektor der Verkehrswirtschaft, sondern ausschlaggebend für die Leistungsfähigkeit der gesamten Volkswirtschaft in diesen Nationen, bei denen es sich überwiegend um Inselstaaten handelt. In einigen Ländern zeichnet sich darüber hinaus bei ausländischen Arbeitgebern die Tendenz zum Einsatz hoch qualifizierter Beschäftigter in ausgelagerten Callcentern ab, in denen vor allem junge Beschäftigte und Frauen tätig sind, für deren wirksame Organisation den Gewerkschaften zum Teil noch die nötige Erfahrung fehlt.
167. Das wichtigste strategische Drehkreuz für Lateinamerika und die Karibik ist Miami, und zwar sowohl im See- als auch im Luftverkehr. Daraus ergibt sich die fortgesetzte dringende Notwendigkeit des Aufbaus engerer gewerkschaftlicher Kontakte auf dem gesamten amerikanischen Kontinent. Auch wenn die Bemühungen der derzeitigen US-Regierung, das katastrophale Experiment der nordamerikanischen Freihandelszone NAFTA mit Hilfe des berühmtesten Abkommens über die gesamtamerikanische Freihandelszone FTAA auf den gesamten amerikanischen Kontinent auszuweiten, offenbar kurz vor dem Scheitern stehen, sind die Geschehnisse Nord-, Süd- und Mittelamerikas und der Karibik eng miteinander verknüpft.
168. An zweiter Stelle auf der Prioritätenliste der Region steht die Aufgabe, die fragmentierte Gewerkschaftsbewegung zusammenzuführen, die traditionelle Abhängigkeit von einem einzigen staatseigenen Unternehmen als Arbeitgeber zu beenden und die Verkehrsgewerkschaften besser in die Lage zu versetzen, alle Gruppen von Verkehrsbeschäftigten branchenweit zu organisieren. Die Stärke vieler etablierter Gewerkschaften in Lateinamerika und der Karibik ist durch Deregulierung und Privatisierung ernsthaft in Frage gestellt. Die verbreitete Existenz einer Vielzahl von Gewerkschaften mit kleiner Mitgliederbasis, die häufig unterschiedlichen politischen Lagern zuzurechnen sind, bedeutet, dass es den meisten Gewerkschaften an den erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen mangelt, um effektiv auf die Probleme zu reagieren, die sich aus der neoliberalen Politik der Regierungen ergeben. Nur in einigen wenigen Ländern sind die Gewerkschaften ein wichtiger Bestandteil des gesellschaftlichen Gefüges, und selbst dort sind sie häufig gespalten und fragmentiert. Es ist dringend geboten, größere Gewerkschaftsorganisationen mit stärker repräsentativem Charakter zu schaffen und in einigen Fällen auf den Zusammenschluss mehrerer Gewerkschaften zu drängen. Gewerkschaften müssen Beschäftigte in allen Betrieben und Unternehmen des Verkehrssektors organisieren, auch in neu gegründeten Firmen sowie bei Unternehmen, auf die ausgelagerte oder privatisierte Tätigkeiten übertragen wurden. Gleiches gilt für die wachsende Zahl von Beschäftigten, die in die "Selbständigkeit" abgedrängt werden, um ihnen den Schutz gewerkschaftlicher Organisation vorzuenthalten.

169. Auch das strategische Zielobjekt Personenverkehr ist in Lateinamerika und der Karibik von unmittelbarer Relevanz. Speziell der Taxisektor ist kaum gewerkschaftlich organisiert und zeichnet sich durch schlechte Arbeitsbedingungen aus. Initiativen der Landesregierungen und Kommunalverwaltungen zielten auf den Personenverkehr in städtischen ebenso wie in ländlichen Gebieten ab. Die ITF sollte die Möglichkeit regionaler Kampagnen prüfen, um die sozialen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben des Personenverkehrs herauszustellen und zu gewährleisten, dass die Regierungen für eine weitaus stärkere Regulierung des öffentlichen Personennahverkehrs sorgen.
170. Die regionalen Wirtschaftsgemeinschaften (CAFTA, CARICOM, Mercosur usw.) entwickeln sich mit unterschiedlicher Geschwindigkeit. Generell lässt sich sagen, dass diese Initiativen stärker werden und zu einem Wachstum der Handelsströme und damit des grenzüberschreitenden Verkehrs beitragen. Die Gewerkschaften reagieren auf diese Entwicklungen unterschiedlich, je nachdem um welchen Wirtschaftsblock es sich handelt. Die meisten Gewerkschaften lehnen die mittelamerikanische Freihandelszone CAFTA mit Nachdruck ab, während sie der wirtschaftlichen Integration einzelner Regionen Lateinamerikas, wie z. B. dem Mercosur, pragmatischer gegenüberstehen, vor allem wenn sie eine soziale Dimension umfassen, die möglicherweise der Europäischen Union ähnlich ist und als Schutzwall gegen den internationalen Freihandel genutzt werden kann. Auf jeden Fall müssen die Gewerkschaften jedoch mit einer eindeutigen, koordinierten Antwort auf Freihandelsabkommen oder regionale Wirtschaftsgemeinschaften reagieren. Den Bemühungen um eine stärkere wirtschaftliche Integration in der Karibik stehen keine angemessenen, abgestimmten Antworten der Gewerkschaften gegenüber.
171. Der wachsende Trend bei Unternehmen zur Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte ist für Verkehrsgewerkschaften von größter Bedeutung; wie diese Beschäftigten organisiert und ihre Vertretung gewährleistet werden kann, muss Gegenstand künftiger Beratungen sein.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- fortgesetzte Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Gewerkschaften in den USA und Kanada bei der Erstellung einer langfristigen Strategie für gewerkschaftliche Aktionen auf dem gesamten amerikanischen Kontinent
- enge Zusammenarbeit mit der Regionalstruktur des neuen internationalen Gewerkschaftsbundes sowie mit anderen Globalen Gewerkschaftsverbänden, um ein einheitliches Vorgehen bei der Verteidigung der Menschen- und Gewerkschaftsrechte zu vereinbaren, u. a. konkrete Projekte in vorrangigen Ländern
- Erstellung einer Prioritätenliste über Länder mit eher schwachen Gewerkschaften im Verkehrssektor, speziell in den Bereichen Schiene und Straße, sowie gemeinsame Erarbeitung von Programmen mit anderen angeschlossenen Gewerkschaften in der Region zur Stärkung existierender bzw. Gründung neuer Gewerkschaften. Unterstützung für spezifische Kampagnen anderer Organisationen sowie Abstimmung mit diesen Organisationen, soweit dies als Voraussetzung für den Aufbau echter, starker Gewerkschaften auf nationaler Ebene angesehen wird (z. B. Schutzvereinbarungen in Mexiko)
- Erarbeitung gemeinsamer, koordinierter politischer Stellungnahmen zu Aspekten der wirtschaftlichen Integration in der Region zur Vorlage bei einzelnen Regierungen. Diese Stellungnahmen für die einzelnen Verkehrssektoren auf subregionaler Ebene sind im Rahmen einer Serie von Seminaren in den Subregionen zu erarbeiten. In direkten Kontakten mit konkreten regionalen/subregionalen Gremien sollte auf eine offizielle Mitarbeit der Gewerkschaften in diesen Gremien gedrängt werden.
- Aufbau einer elektronischen Datenbank über die wichtigsten Bedingungen und Vereinbarungen, die von den Regierungen bei den Gesprächen über wirtschaftliche Integration in der Region unterzeichnet wurden und sich unmittelbar auf die Rechte der Verkehrsbeschäftigten auswirken
- Identifizierung von Ländern, in denen die Abstimmung unter den Gewerkschaften vorrangig verbessert und sogar auf Zusammenschlüsse gedrängt werden sollte, sowie Erstellung eines gezielten Programms zur Unterstützung dieser Prozesse

- Stärkung der gewerkschaftlichen Koordinierung und der ITF-Aktivitäten im karibischen Raum mit besonderem Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Förderung von Frauen und jungen Menschen mit Blick auf die Übernahme gewerkschaftlicher Führungspositionen
- Identifizierung wichtiger multinationaler Unternehmen in den Bereichen Verkehr und Logistik sowie wichtiger Verkehrsdrehkreuze und vorrangiger Ziele für denkbare Projekte unter dem Motto "Globales Organisieren"
- Erarbeitung von Strategien und Programmen für die grenzüberschreitende Organisation von Beschäftigten sowie Analyse der Organisationsstrukturen für informell Beschäftigte und Beschäftigte bei Auftragsunternehmen
- Unterstützung für Gewerkschaften bei konkreten Restrukturierungsplänen für einzelne Sektoren im Rahmen von Weltbankprojekten und Erarbeitung einer gewerkschaftlichen Strategie
- Einberufung einer Sitzung für jede der großen Fachsektionen innerhalb des Vierjahreszeitraums
- Beratung und Unterstützung der Gewerkschaften im Hinblick auf die Erarbeitung von Strategien zur Verbesserung der gewerkschaftlichen Kommunikation. Erarbeitung eines gezielten Programms als Grundlage dieser Initiative
- Identifizierung von Gewerkschaften, die vorrangig für einen Beitritt zur ITF gewonnen werden müssen, und Erarbeitung einer Strategie, um sie von den Vorteilen einer ITF-Mitgliedschaft zu überzeugen.

NORDAMERIKA

172. Nordamerika – d. h. die Vereinigten Staaten und Kanada – ist die einzige ITF-Region, die zur Zeit nicht über eigene Strukturen verfügt. Bemühungen um Schaffung einer konsolidierten Region "Die Amerikas" im Rahmen einer Konferenz in Miami (USA) 1998 haben bislang keine praktischen Ergebnisse erbracht, obwohl bei praxisorientierten Zusammenkünften 1996 und 2005 deutlich wurde, dass zwischen den ITF-Gewerkschaften in Nordamerika sowie in Lateinamerika und der Karibik weitreichende gemeinsame Interessen bestehen. Bei diesen Veranstaltungen ging es um eine Kampfansage der Gewerkschaften an die Bestrebungen von Regierungsseite, die Verwirklichung von Plänen für eine regionale wirtschaftliche Integration zu erzwingen. Seit 1998 fungiert das ITF-Büro in Rio de Janeiro (Brasilien) als Büro für "Die Amerikas" und bietet auch Betreuungsdienste für Gewerkschaften in den USA und Kanada an. Darüber hinaus dient die mit Teilzeitkräften besetzte ITF-Vertretung in Washington im Bedarfsfall als Bindeglied zwischen den US-Gewerkschaften und der ITF.
173. 2005 kam es zu einer Spaltung innerhalb des US-amerikanischen Gewerkschaftsdachverbandes AFL-CIO, die eine Reihe von Gewerkschaften veranlasste, der Organisation den Rücken zu kehren. Anlass waren unterschiedliche Auffassungen über die Bedeutung, die der Organisationsarbeit auf nationaler und internationaler Ebene beizumessen ist. ITF-Gewerkschaften sind in beiden Gruppen vertreten und es ist zu hoffen, dass die praktische Zusammenarbeit im Rahmen von Projekten unter dem Motto "Globales Organisieren" dazu beitragen wird, ein gewisses Maß an einheitlichem gewerkschaftlichen Handeln zu erhalten. Gewerkschaften in Kanada engagieren sich nach wie vor stark in der Sektionstätigkeit der ITF und zählten von Anfang an zu den Befürwortern eines stärker integrierten Ansatzes in den Amerikas.
174. Ohne Frage ist die Organisationsarbeit für alle Verkehrsgewerkschaften in Nordamerika nach wie vor ein vorrangiges Anliegen. Die einzelnen Bereiche der Verkehrswirtschaft, allen voran Bahnen und Luftverkehr, zählen trotz schwerwiegender Probleme auch heute noch zu den Bereichen des privatwirtschaftlichen Sektors in den USA und Kanada mit dem höchsten gewerkschaftlichen Organisationsgrad. Allerdings spielen auch hier zunehmend ausländische Gesellschaften, häufig europäischer Herkunft, eine wichtige Rolle. Die nordamerikanischen Gewerkschaften haben inzwischen erkannt, dass multinationale Unternehmen (darunter auch staatseigene Unternehmen), die die Anerkennung von Gewerkschaften und Kollektivverhandlungen in ihrem Herkunftsland als Selbstverständlichkeit begreifen, einen völlig an-

deren, extrem gewerkschaftsfeindlichen Charakter annehmen, wenn sie Anbieter von Verkehrsdiensten in Nordamerika aufkaufen. Dies wird eine immer stärkere Vernetzung zwischen Führungskräften auf nationaler und lokaler Ebene sowie zwischen aktiven Mitgliedern an der Gewerkschaftsbasis in Nordamerika und ihren Kolleginnen und Kollegen in Europa und anderen Ländern, aus denen Auslandsinvestitionen getätigt werden, erforderlich machen, um zu gewährleisten, dass Gewerkschaftsrechte in den USA und Kanada in gleichem Umfang respektiert werden wie das im Stammland üblich ist.

175. Das Thema Auslandsinvestitionen wird vor allem im Straßengüterverkehr und der Hafenwirtschaft der Vereinigten Staaten immer wichtiger; dort wächst der Druck aus Mexiko, wobei es sich zum Teil um ein und dasselbe Unternehmen handelt, das sich in beiden Ländern betätigt. Parallel zu den Anstrengungen, die gewährleisten sollen, dass Beschäftigte in Mexiko in echten demokratischen Gewerkschaften organisiert sind, wird es Bemühungen um den Aufbau enger Arbeitsbeziehungen zu ihren Kolleginnen und Kollegen in den USA geben müssen.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Aufbau engerer Arbeitsbeziehungen zwischen Gewerkschaften in den USA und Kanada einerseits und in Lateinamerika und der Karibik andererseits, u. a. mit Hilfe einer Serie praxisorientierter Seminare zum Thema Organisationsarbeit, die sich speziell mit der wirtschaftlichen Integration auf regionaler und subregionaler Ebene und dem Einsatz ausländischen Personals befassen
- Aufbau von Netzwerken zwischen den Gewerkschaften der Beschäftigten an den Heimatstandorten multinationaler Unternehmen, die in Nordamerika als Investoren im Bus- und Straßengüterverkehr sowie anderen Bereichen der Verkehrswirtschaft auftreten, sowie ihren Schwesterorganisationen, die sich um die Organisation der Mitarbeiter/innen bei den neu gegründeten Töchtern bemühen
- fortgesetzte enge Kontakte zwischen den Gewerkschaften in Nordamerika und dem ITF-Büro in Rio de Janeiro.

ASIEN/PAZIFIK

176. Während der vergangenen Jahre erlebte die Region nacheinander Terroranschläge, Krieg, Naturkatastrophen (darunter den Tsunami und das Erdbeben im Grenzgebiet zwischen Indien und Pakistan) sowie die SARS- und die Vogelgrippeepidemie. Trotz dieser Rückschläge konnten die Volkswirtschaften der Region anhaltendes Wachstum und eine Ausweitung des Handels verzeichnen. Besonders spürbar war dies in Indien und China, die sich zu bedeutenden Wirtschaftsmächten entwickeln und immer stärker in das Weltwirtschaftssystem integriert sind. Obwohl die indische Regierung zur Zeit von der politischen Linken gestützt wird, konnte sie sich mit den Gewerkschaften nicht über Wirtschafts- und Arbeitsrechtsreformen verständigen. China ist noch immer weit vom Aufbau echter, unabhängiger Gewerkschaftsorganisationen ohne staatliche Kontrolle entfernt, obwohl es erste Anzeichen einer Veränderung gibt. Was den Verkehr angeht, zählen Indien und China zu den bedeutendsten globalen Logistikmärkten. Aufgrund der Notwendigkeit, enorme Mengen von Exportgütern auf den Weltmarkt zu bringen, eröffnen sich in China fantastische Chancen für Logistikunternehmen. In einer Reihe von Ländern der Region kaufen multinationale Betreibergesellschaften örtliche Verkehrsunternehmen auf.
177. Menschen- und Gewerkschaftsrechte stellen in vielen Ländern der Region noch immer ein Problem dar, auch im Verkehrssektor, in dem die Gewerkschaften stärker sind als in vielen anderen Industrie- und Dienstleistungsbereichen. Einige Länder, darunter Burma, China und Pakistan, kennen weder Vereinigungsfreiheit noch das Recht auf Bildung von Gewerkschaften. In vielen anderen Ländern ist die Gewerkschaftsbewegung noch immer recht schwach und in eine Vielzahl von Strömungen gespalten. In der größten Weltregion mit den höchsten Wachstumsraten mangelt es ernsthaft an effektiven Gewerkschaften.

178. Viele Regierungen haben sich einer neoliberalen Wirtschaftspolitik verschrieben. Zum Teil ist dies auf den Druck internationaler Institutionen zurückzuführen, in anderen Fällen auf die von den Regierungen selbst gesetzten Prioritäten. Der Privatisierungs- und Liberalisierungsdruck im Bereich Verkehrsdienste und Infrastruktur besteht unverändert fort. Bei den traditionellen staatlichen Arbeitgebern im Verkehr kam es zu massivem Arbeitsplatzabbau und einer zunehmenden Verdrängung gewerkschaftlich organisierten Personals in festen Beschäftigungsverhältnissen durch Aushilfskräfte oder informell Beschäftigte. Verschiedene Verkehrssektoren, speziell der Luftverkehr, wurden liberalisiert; in der Folge drängte eine wachsende Zahl neuer, privater Billiganbieter auf den Markt. In den meisten Fällen gibt es bei diesen Unternehmen keine Gewerkschaften, und es ist häufig schwierig, vorhandene Gewerkschaften dazu zu bewegen, ihre Organisationsstrategien zu ändern und sich um diese Unternehmen zu kümmern.
179. Arbeitsplätze und Beschäftigung in der Region machen an nationalstaatlichen Grenzen keinen Halt. Die Zahl internationaler Wanderarbeitnehmer/innen nimmt rasch zu. Für viele internationale Schifffahrtsunternehmen ist die Region der wichtigste Anbieter ausländischer Besatzungsmitglieder. Wanderarbeitnehmer/innen, vor allem aus Nachbarländern, finden immer häufiger Beschäftigung in Häfen (z. B. in Singapur und Malaysia) ebenso wie in den Paketdistributionszentren Ostasiens. In Europa und Nordamerika werden bestimmte Tätigkeiten im Verkehrssektor, z. B. im Bereich der Flugzeugwartung und bei Callcentern, in Länder der Region Asien/Pazifik verlagert, u. a. um die Vorteile niedrigerer Arbeitskosten oder schwächerer gewerkschaftlicher Organisationsstrukturen nutzen zu können. Arbeitnehmerinnen kommt eine immer wichtigere Rolle im Verkehrs- und Logistiksektor zu, doch sind sie in Gewerkschaften nach wie vor unterrepräsentiert.
180. Mehrere regionale Gruppierungen wie z. B. ASEAN, SAARC, Pazifik-Forum, APEC und ASEM (zum Teil mit sich überschneidender Mitgliedschaft) existieren in der Region. Die SAARC- und ASEAN-Staaten sind stark an einem Ausbau internationaler Schienen- und Straßenverkehrsnetze in Zusammenarbeit mit dem UN-Wirtschafts- und Sozialausschuss für Asien und Pazifik (ESCAP) sowie der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) interessiert. Während die Liberalisierung der Verkehrswirtschaft einen Schwerpunkt ihrer Gespräche bildet, gibt es keine Mechanismen, die es den Gewerkschaften gestatten würden, Stellungnahmen abzugeben.
181. In vielen Ländern der Region Asien/Pazifik sind öffentlicher Personennahverkehr und Luftverschmutzung ein wichtiges Anliegen. Die ITF sollte nach Möglichkeiten suchen, die Bedeutung des Personenverkehrs für das Gemeinwohl stärker herauszustreichen.
182. HIV/Aids breitet sich in der Region mit rasantem Tempo aus. Aufgrund zahlreicher Aspekte ihres Arbeitslebens sind die Verkehrsbeschäftigten nachweislich besonders stark gefährdet. Die Verkehrsgewerkschaften müssen entscheidend bei der Erarbeitung einer Antwort auf diese Pandemie mitwirken.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Planung und Umsetzung einer auf vier Jahre angelegten und mit anderen Global-Unions-Partnern abgestimmten Kampagne, um Verletzungen der Gewerkschaftsrechte in ausgewählten Ländern der Region anzuprangern und Gewerkschaften zu unterstützen, die unter äußerst widrigen Umständen für die Arbeitnehmer/innen eintreten.
- Identifizierung von Ländern, deren existierende Gewerkschaftsstrukturen die Gewerkschaften bei ihrer Organisationsarbeit auf die Beschäftigten eines einzelnen Unternehmens beschränken. Erarbeitung eines klar definierten Programms zur Unterstützung einer Neustrukturierung der Gewerkschaften, um sie in die Lage zu versetzen, alle Beschäftigten in dem Sektor zu vertreten, einschließlich bei Fremdfirmen für ausgelagerte Tätigkeiten und Marktneulingen
- Start eines Projekts zur Organisation von Beschäftigten in Callcentern der Verkehrswirtschaft mit einem hohen Frauenanteil unter den Beschäftigten
- Planung und Umsetzung einer auf ein bis zwei Jahre angelegten Werbekampagne für integrierte Personenverkehrsdienste der öffentlichen Hand in der Region

- Identifizierung strategisch wichtiger multinationaler Verkehrs- und Logistikunternehmen sowie strategisch wichtiger Verkehrsdrehkreuze und vorrangiger Zielobjekte für denkbare Projekte unter der Überschrift "Globales Organisieren"
- Maßnahmen zur Stärkung und Unterstützung ausgewählter nationaler Koordinierungsausschüsse. Erarbeitung eines klar definierten Programms von begleitenden Seminaren und Aktivitäten während des Vierjahreszeitraums
- Erarbeitung von Programmen unter dem Motto "Global Organisieren" für die einzelnen Verkehrsbereiche in der Region und Veranstaltung mindestens eines Planungstreffens während des Vierjahreszeitraums
- Identifizierung und Kartierung strategisch wichtiger Logistik- und Verkehrsunternehmen sowie von Logistikhubs in der Region zur Unterstützung von Projekten der Organisationsarbeit
- Unterstützung der ITF bei der Erarbeitung einer Strategie in Reaktion auf die zunehmende Bedeutung Chinas in der Weltwirtschaft
- Identifizierung spezifischer Projekte zur Organisation von Verkehrsbeschäftigten in informellen Arbeitsverhältnissen
- Unterstützung von Gewerkschaften bei ihrer Reaktion auf Initiativen der internationalen Finanzinstitutionen wie z. B. der Weltbank, der Asiatischen Entwicklungsbank usw. Im Bedarfsfall Zusammenarbeit mit Gewerkschaften in konkreten Fällen
- Erarbeitung von Projekten und Programmen im Hinblick auf einen gewerkschaftlichen Ansatz bei der HIV/Aids-Problematik
- Erarbeitung gewerkschaftlicher Reaktionen auf regionaler/subregionaler Ebene im Hinblick auf zwischenstaatliche Initiativen betreffend den Verkehr in der Region
- Identifizierung von Gewerkschaften, die vorrangig für einen Beitritt zur ITF gewonnen werden müssen, und Erarbeitung einer Strategie, um sie von den Vorteilen einer ITF-Mitgliedschaft zu überzeugen.

AFRIKA

183. Die Länder Afrikas fallen bei der wirtschaftlichen Entwicklung immer weiter hinter dem Rest der Welt zurück. Bürgerkriege, Völkermorde, Hungersnöte und die HIV/Aids-Pandemie sowie korrupte Regierungen und politische Instabilität erschweren nach wie vor den Fortschritt. Gleichzeitig lauern große transnationale Unternehmen auf eine Gelegenheit, diese Schwächen zu ihrem eigenen Vorteil auszunutzen. Durch die von Internationalem Währungsfonds (IWF) und Weltbank betriebenen neoliberalen Programme werden die Staaten Afrikas diesen Kräften noch schutzloser ausgeliefert. Es gibt eine Reihe von Initiativen, um die wirtschaftlichen Schwierigkeiten Afrikas zu überwinden, wie z. B. die neue Partnerschaft für afrikanische Entwicklung (New Partnership for African Development – NEPAD).

184. In vielen afrikanischen Ländern ist es um grundlegende demokratische Rechte einschließlich Gewerkschaftsrechte auch heute noch schlecht bestellt. Mangelnde politische Stabilität und die Schwäche der Institutionen der Zivilgesellschaft sorgen für ein für Gewerkschaften ungünstiges Klima. Es ist daher dringend geboten, dass die afrikanischen Gewerkschaften ihre Kapazitäten ausbauen und ihre Strukturen weiterentwickeln. In vielen Ländern ist in der Verkehrswirtschaft eine Vielzahl kleiner Gewerkschaften tätig. Diese Gewerkschaften müssen dringend über einen Zusammenschluss nachdenken. Parallel zu solchen Veränderungen muss die Abstimmung auf nationaler und subregionaler Ebene verstärkt werden. Auch sollte dafür gesorgt werden, dass die Sektionsausschüsse für die Region effektiver arbeiten. Die ITF muss aktiv auf solche Veränderungen drängen. Darüber hinaus muss gewährleistet sein, dass die angeschlossenen Gewerkschaften in Nordafrika vollumfassend in die Tätigkeit der ITF-Region Afrika eingebunden werden.

185. In der Region gibt es eine Reihe regionaler Wirtschaftsgemeinschaften, z. B. SADCC und ECOWAS. Durch koordinierende Maßnahmen muss die ITF für wirksame gemeinsame Reaktionen der Verkehrsgewerkschaften in der Region sorgen und darauf drängen, dass die gewerkschaftlichen Positionen Gehör finden.
186. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sollten sich vorbehaltlos in den regionalen gewerkschaftlichen Koordinationsstrukturen engagieren, d. h. bei der Gewerkschaftsorganisation Westafrikas (OTUWA), im Gewerkschaftsverband Südliches Afrika (SATUC) und im Ostafrikanischen Gewerkschaftsbund (EATUC).
187. Der Informationsfluss über Wirtschaftstrends in Verkehr und Logistik in Afrika muss verbessert werden. Wenn sich aufstrebende Unternehmen als regionale Betreiber etablieren, wie z. B. Spoornet im Eisenbahnsektor, wird dies eine koordinierte Reaktion der Gewerkschaften in der Region erforderlich machen. Auch das Entstehen großer Unternehmen des Straßengüterverkehrs stellt eine bedeutende Entwicklung dar. In einer "Landkarte" müssen die Strukturen des Sektors in der Region ebenso wie die strategisch wichtigen Verkehrsdrehkreuze und -strecken verzeichnet werden.
188. Informelle Arbeit im Verkehr, u. a. im Taxigewerbe und im Bussektor, ist ein wichtiges Anliegen in der Region. Die Gewerkschaften müssen Strategien entwickeln, um die betroffenen Beschäftigten zu organisieren.
189. Die Region hat mit großer Energie Strategien für die Einbindung weiblicher Gewerkschaftsmitglieder in die Gewerkschaftsarbeit entwickelt. Es muss aber nach wie vor dringend dafür gesorgt werden, dass Frauen auch in Führungspositionen besser vertreten sind.
190. Die HIV/Aids-Pandemie hat in vielen Ländern eine gesellschaftliche und wirtschaftliche Katastrophe ausgelöst. Verkehrsbeschäftigte sind eine besonders gefährdete Personengruppe. Programme, die Gewerkschaften bei der Auseinandersetzung mit diesem Problem unterstützen, müssen ganz oben auf der Prioritätenliste stehen.
191. In der Region muss ein hochwertiges und aktives Bildungsprogramm aufgelegt werden, das darauf ausgerichtet ist, die Gewerkschaften auf die Erfüllung dieser vorrangigen Aufgaben vorzubereiten.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Planung und Umsetzung einer auf vier Jahre angelegten und mit anderen Global-Unions-Partnern abgestimmten Kampagne, um Verletzungen der Gewerkschaftsrechte in ausgewählten Ländern der Region anzuprangern und Gewerkschaften zu unterstützen, die unter äußerst widrigen Umständen für die Arbeitnehmer/innen eintreten.
- Identifizierung von Ländern, deren existierende Gewerkschaftsstrukturen die Gewerkschaften bei ihrer Organisationsarbeit auf die Beschäftigten eines einzelnen Unternehmens beschränken. Erarbeitung eines klar definierten Programms zur Unterstützung einer Neustrukturierung der Gewerkschaften, um sie in die Lage zu versetzen, alle Beschäftigten in dem Sektor zu vertreten, einschließlich bei Fremdfirmen für ausgelagerte Tätigkeiten und Marktneulingen
- Entwicklung eines Programms zur verstärkten Einbindung von Frauen in die Gewerkschaftsarbeit in der Region
- Start eines Programms zur Überprüfung gewerkschaftlicher Strukturen und Förderung von Zusammenschlüssen kleinerer Gewerkschaften im Verkehrssektor. Erstellung einer Liste vorrangig in Frage kommender Gewerkschaften
- Unterstützung der nationalen Koordinierungsausschüsse in ihrer Tätigkeit sowie der Koordinierung auf subregionaler Ebene und Steigerung ihrer Effektivität. Identifizierung von Ländern für eine Prioritätenliste und Erarbeitung eines Programms mit Zeitplan

- Erarbeitung gemeinsamer, koordinierter politischer Stellungnahmen zu Aspekten der wirtschaftlichen Integration in der Region zur Vorlage bei einzelnen Regierungen.
- Erarbeitung von Programmen unter dem Motto "Global Organisieren" für die einzelnen Verkehrsbereiche in der Region und Veranstaltung mindestens eines Planungstreffens während des Vierjahreszeitraums
- Identifizierung strategisch wichtiger multinationaler Verkehrs- und Logistikunternehmen sowie strategisch wichtiger Verkehrsdrehkreuze und vorrangiger Zielobjekte für denkbare Projekte unter der Überschrift "Globales Organisieren"
- Identifizierung der geschlechtsspezifischen Konsequenzen der Restrukturierung in dem Sektor und Ausrichtung der Strategien für die Organisationsarbeit auf diese Aspekte
- Planung und Umsetzung einer auf ein bis zwei Jahre angelegten Werbekampagne für integrierte Personenverkehrsdienste der öffentlichen Hand in der Region
- Identifizierung spezifischer Projekte zur Organisation von Verkehrsbeschäftigten in informellen Arbeitsverhältnissen
- Unterstützung für Gewerkschaften bei konkreten Restrukturierungsplänen für einzelne Sektoren im Rahmen von Weltbankprojekten und Erarbeitung einer gewerkschaftlichen Strategie
- Beratung und Unterstützung der Gewerkschaften im Hinblick auf die Erarbeitung von Strategien zur Verbesserung der gewerkschaftlichen Kommunikation. Erarbeitung eines gezielten Programms als Grundlage dieser Initiative
- Identifizierung von Gewerkschaften, die vorrangig für einen Beitritt zur ITF gewonnen werden müssen, und Erarbeitung einer Strategie, um sie von den Vorteilen einer ITF-Mitgliedschaft zu überzeugen.

ARABISCHE WELT

192. Die arabische Welt bildet seit vielen Jahren den Brennpunkt globaler Spannungen, vor allem in Anbetracht des Konflikts zwischen Israel und Palästina. Für neue Spannungen in der Region sorgten der "Krieg gegen den Terror", mit dem die USA auf die Anschläge auf das World Trade Center reagierten, sowie die Invasion des Irak durch die US-geführten Koalitionsstreitkräfte. Zudem ist in weiten Teilen der Welt eine zunehmende Ausbreitung von "Islamophobie" festzustellen.
193. Viele Länder in der Region sind für schwerwiegende Verstöße gegen demokratische Prinzipien sowie Menschenrechtsverletzungen bekannt, während die Zivilgesellschaft dort extrem schwach ausgebildet ist. In einigen Ländern, allen voran die Golfstaaten, sind Gewerkschaften verboten und die IAO-Übereinkommen werden ignoriert.
194. Viele Gewerkschaften in der Region sind bislang nicht Mitglied der ITF, und diejenigen, die der ITF angeschlossen sind, sind kaum aktiv. Viele Gewerkschaften pflegen sehr enge Beziehungen zu ihren Regierungen. Pan-arabische Gewerkschaftseinrichtungen wie z. B. der Internationale Bund Arabischer Gewerkschaften (International Confederation of Arabic Trade Unions – ICATU) waren in der Vergangenheit stets auf Distanz zum Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) und zu den Globalen Gewerkschaftsverbänden bedacht. Seit dem Ende des Kalten Krieges sind jedoch auch sie um den Aufbau engerer Kontakte bemüht.
195. Das zunehmende Vordringen des globalen Kapitals in die Region während der jüngeren Vergangenheit führte ebenso wie von der Regierung betriebene Privatisierungsprogramme zur Restrukturierung der Wirtschaft, speziell bei Bahnen, Häfen und im Luftverkehr, die erhebliche Stellenverluste und wirtschaftliche Nachteile für Verkehrsbeschäftigte nach sich zog. Gewerkschaften mit einer Tradition der engen Zusammenarbeit mit ihren Regierungen finden sich nun in einem neuartigen Spannungsverhältnis wieder. Die Gewerkschaften verspüren

die dringende Notwendigkeit, ihren Informationsstand im Hinblick auf Privatisierung und Globalisierung sowie mögliche Antworten der Gewerkschaftsseite zu verbessern.

196. Im Dezember 2001 begann die ITF, unterstützt von der bundesdeutschen Friedrich-Ebert-Stiftung (FES), mit der Erstellung eines aktiven Tätigkeitsprogramms für Verkehrsgewerkschaften in der arabischen Welt. Teil dieser Strategie waren Konsultationen mit Gewerkschaften in der Region über effektive Arbeitsstrukturen und Aktivitäten. Mittlerweile wurden in der arabischen Welt für fast alle Sektoren der Wirtschaft ebenso wie für Frauen Sitzungen abgehalten. Immer häufiger stehen ITF-Materialien in arabischer Sprache zur Verfügung. Im Mittelpunkt der Sitzungen und Seminare stand der Wunsch, den Gewerkschaften bei der Erarbeitung effektiverer Antworten auf Liberalisierung und Privatisierung zu helfen und die gewerkschaftliche Solidarität in der Region zu stärken.
197. Im März 2004 wurde in Amman (Jordanien) ein ITF-Büro für die arabische Welt eröffnet, das mit einem Regionalvertreter und einem Assistenten besetzt ist. Es koordiniert die ITF-Tätigkeit, sorgt für die Übersetzung zahlreicher ITF-Materialien in die arabische Sprache und ermöglichte die Einrichtung eines arabischsprachigen Bereichs auf der ITF-Webseite im Internet. Diese Strategie bewirkte einerseits, dass sich weitere Gewerkschaften der ITF anschlossen, darunter auch aus mehreren Ländern, die bis dahin nicht in der ITF vertreten waren, und andererseits eine weitaus regere Beteiligung von Gewerkschaften aus der arabischen Welt an den globalen Aktivitäten der ITF.
198. Eine Reihe von Ländern in der Region stellen eine besondere Herausforderung dar. Libyen ist offenbar bemüht, sich aus seiner politischen Isolation zu befreien, und möglicherweise bereit, die nötigen Voraussetzungen für eine demokratischere Gewerkschaftsbewegung zu schaffen. Auch in Syrien zeichnet sich die Möglichkeit eines Wandels in der Zukunft ab. Die ITF sollte die Lage in diesen Ländern weiterhin aufmerksam beobachten. Wo sie Anzeichen für eine mögliche Öffnung für Gewerkschaften entdecken kann, z. B. in Bahrain und Kuwait, bemüht sich die ITF in enger Zusammenarbeit mit dem IBFG, diese Länder in dieser Entwicklung zu bestärken. Die ITF gewährt auch den Gewerkschaften im Irak seit dem Ende des Krieges ihre Unterstützung. Die schwierige Lage der Gewerkschaften in Palästina gibt nach wie vor Anlass zur Sorge, ebenso wie das generelle Problem der Beziehungen zwischen Israel und der arabischen Welt, für das eine Lösung nicht in Sicht ist. Die ITF ist bestrebt, durch geeignete Initiativen für verstärkte Kontakte zwischen den ihr angeschlossenen palästinensischen Gewerkschaften und dem israelischen Gewerkschaftsdachverband Histadrut zu sorgen.
199. Während Mitgliederbasis und Tätigkeit der ITF in der Region dank dieser neuen Struktur gestärkt werden konnten, darf nicht vergessen werden, dass die Gewerkschaften in den nordafrikanischen Ländern in der Region Afrika eine bedeutende Rolle spielen. Bei afrikanischen Regionalsitzungen und -aktivitäten werden die nordafrikanischen Gewerkschaften auch in Zukunft einen wichtigen Platz einnehmen. Gleichzeitig müssen sich die Gewerkschaften im Nahen Osten beim ITF-Kongress in einer regionalen Wahlgruppe wiederfinden, mit der sie sich identifizieren können. Es wird daher vorgeschlagen, für den ITF-Kongress 2006 eine neue Wahlgruppe mit der Bezeichnung Afrika und die arabische Welt zu schaffen.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Umsetzung einer Strategie, mit der grundlegende Gewerkschaftsrechte in die Länder der Region mit repressiven Systemen hineingetragen werden sollen. Die ITF wird in Zusammenarbeit mit FES und IBFG ein auf vier Jahre angelegtes Programm erarbeiten. In dieser Zeit sollen zu allen Gewerkschaftsorganisationen in der Verkehrswirtschaft in jedem der betreffenden Länder in irgendeiner Form Kontakte aufgenommen worden sein. Beschäftigte, die sich um den Aufbau von Gewerkschaften in diesen Ländern bemühen, sollen durch geeignete Hilfsprojekte unterstützt werden.
- Erstellung eines Konzepts für gewerkschaftliche Grundlehrgänge in "Übergangsländern" wie Irak, Libyen und Libanon. Prüfung des Bedarfs bei diesen Gewerkschaften und Erarbeitung geeigneter Programme. Eigener strategischer Ansatz für jedes einzelne Land

- Aufbau von Kontakten zwischen palästinensischen und israelischen Gewerkschaften, um die Grundlagen für eine Beziehung zu schaffen. Versuch einer ersten Kontaktaufnahme sowie Erarbeitung eines Aktionsplans im Jahre 2006
- Ziel ist der Abschluss einer Reihe von gemeinsamen Protokollen und Kooperationsprogrammen vor Ende der Kongressperiode
- Ausbau der gewerkschaftlichen Kapazitäten mit dem Schwerpunkt Techniken und Strategien der Organisationsarbeit. Seminare in den Subregionen Nordafrika, Naher Osten und Golfregion im Rahmen eines Vierjahresprogramms
- Erarbeitung von Programmen zur stärkeren Einbindung von Frauen in die Gewerkschaftsarbeit sowie Aufbau von Frauennetzwerken
- Identifizierung von strategisch wichtigen Betreibern im Verkehrssektor sowie Verkehrsdrehkreuzen und -routen für mögliche Projekte unter dem Motto "Globales Organisieren"
- eine Sitzung für jede der großen Fachsektionen innerhalb des Vierjahreszeitraums
- Vermehrte Bereitstellung von ITF-Materialien in arabischer Sprache. Bis zum Ende der Kongressperiode sollte das derzeitige Angebot von übersetzten Materialien auf einen Anteil von 50 Prozent steigen.

EUROPA

200. Die Globalisierung der Weltwirtschaft und eine Europäische Union, die unternehmerfreundliche Wirtschaftsliberalisierung zu ihrem Programm gemacht hat, sind unterschiedliche Aspekte ein und desselben Prozesses. Die Europäische Union wurde jetzt auf 25 Mitgliedsstaaten erweitert und weitere Beitrittskandidatenländer warten an ihren Grenzen auf Einlass. Aufgrund der Erweiterung hat sich das ökonomische Gefälle zwischen den EU-Staaten verstärkt. Allerdings ist die politische und wirtschaftliche Integration in der Europäischen Union erheblich weiter vorangeschritten als in irgendeiner anderen Weltregion. Insbesondere gibt es in Europa Institutionen und rechtliche Vollmachten, wie es sie so in keiner anderen regionalen Wirtschaftsgemeinschaft gibt. Der Europäische Rat, die Kommission und das Europäische Parlament schaffen in Zusammenarbeit mit verschiedenen europäischen Ordnungsbehörden ein Rahmenwerk aus verbindlichen Gesetzen und Vorschriften, das den europäischen Gewerkschaften ein hohes Maß an kontinuierlicher Abstimmung abverlangt. Der Europäische Gerichtshof kann die Entscheidungen nationaler Gerichte in europäischen Fragen aufheben.
201. Natürlich ist Europa mehr als die EU. Diese Tatsache findet ihren Niederschlag in der Struktur der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), zu deren Mitgliedern nicht nur Gewerkschaften aus EU-Mitgliedsstaaten und Beitrittskandidatenländern, Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und der Schweiz, sondern auch aus Russland, der Ukraine, aus anderen europäischen Ländern auf dem Balkan und sonstigen Regionen zählen. Die ETF fungiert nicht nur als europäische Region der ITF, sondern auch als europäischer Gewerkschaftsverband mit Zuständigkeit für Verkehr im Europäischen Gewerkschaftsbund (EGB). Die ETF steht für eine Vision der europäischen Integration auf Grundlage von Demokratie und sozialen Rechten. Sie unterstützt nicht das neoliberale Modell der europäischen Integration, wie es von der EU-Kommission und vielen Mitgliedsstaaten der EU vorangetrieben wird.
202. Die ETF ist anerkannter Sozialpartner in den Ausschüssen des sektoralen Sozialen Dialogs der Europäischen Kommission im Verkehrssektor, die zur Zeit für alle Verkehrsträger mit Ausnahme der Häfen existieren. In weiteren europäischen Ordnungsbehörden für spezifische Bereiche der Verkehrswirtschaft genießt die ETF Beobachterstatus. Eine Schlüsselforderung der ETF ist die Bereitstellung effektiverer Mechanismen des sozialen Dialogs mit den europäischen Arbeitgeberorganisationen sowie die Gewährleistung von Konsultationen mit Regierungen, Ordnungsbehörden und der EU-Kommission. Sie lehnt jedoch die Vorstellung ab, dass die Kommission ihre Verantwortung im sozialen Bereich auf die Sozialpartner übertragen kann.

203. Die ETF erkennt die Notwendigkeit einer stärkeren Einbindung der Arbeitnehmerinnen im Verkehr in ihre Gewerkschaften sowie in die Auseinandersetzung mit Beschäftigungs- und Sozialfragen von vorrangiger Bedeutung für Frauen. Der ETF-Frauenausschuss bemüht sich im Rahmen eines aktiven Tätigkeitsprogramms an der Umsetzung dieser Ziele.
204. Zuletzt stellte die EU-Kommission im Jahre 2001 ihre Europäische Verkehrspolitik vor. Dem Verkehr kommt natürlich eine strategische Rolle bei der Bereitstellung der unverzichtbaren Infrastruktur für einen erweiterten europäischen Binnenmarkt zu; als Dienstleistung ist er entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung und Integration Europas. Die Kommission verfolgt allerdings einen im Wesentlichen neoliberalen Ansatz. Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit Europas in der globalen Wirtschaft ist der Verkehr für sie ein Kostenfaktor. Sie fordert Flexibilität, betriebswirtschaftliche Ausrichtung und kostensparende Lösungen ein. Dabei bekümmert sie sich wenig um die unverzichtbare soziale Funktion des Verkehrs für die europäische Integration und den Zusammenhalt Europas. Die Kommission betreibt die Liberalisierung der Bahnen, Fluggesellschaften, Flughäfen und Hafendienste und besteht darauf, dass die Auftragsvergabe im Bereich öffentlicher Personennahverkehrsdienste auf der Grundlage zwingend vorgeschriebener Ausschreibungen im Wege des Wettbewerbs erfolgen soll. Das Ergebnis ist ein deutlicher Rückgang sowohl bei der Zahl der Arbeitsplätze als auch hinsichtlich ihrer Qualität, wobei insbesondere Arbeitsplatzsicherheit und Bedingungen leiden. Dabei unternimmt die Kommission wenig, um sich mit den sozialen und beschäftigungspolitischen Konsequenzen dieser Politik für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft auseinanderzusetzen.
205. Am weitesten wurde die Liberalisierung bislang im Güterverkehrssektor vorangetrieben. Die Bedürfnisse der globalen Hersteller und Großhandelsfirmen, die globale Lieferketten betreiben und auf Just-in-time-Liefersysteme angewiesen sind, bestimmen inzwischen das Aussehen des europäischen Güterverkehrs. Die Versuche der EU-Kommission, durch Einführung einer Seehäfenrichtlinie den Hafenbetrieb zu liberalisieren, stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Logistikabläufen in der europäischen herstellenden Industrie. Die Bahnliberalisierung macht vor allem im Schienengüterverkehr Fortschritte. Der Ausbau von Logistikdiensten dient als Nährboden für die Entstehung globaler multinationaler Transportunternehmen von gigantischen Ausmaßen. Dazu zählen Schifffahrtsgesellschaften wie Maersk und so genannte "Integratoren" im Bereich der Expresslieferdienste wie Deutsche Post WorldNet (zu der DHL gehört). Führende US-Gesellschaften wie UPS und FedEx bauen ebenfalls große Betriebe in Europa auf. Bei vielen dieser Großunternehmen gibt es inzwischen Europäische Betriebsräte. Die EU-Kommission treibt auch den Ausbau von strategischen Drehkreuzen und Verkehrskorridoren voran, insbesondere wenn diese in Form der transeuropäischen Netzwerke Transportverbindungen zwischen den entwickelten Märkten in der EU und den neuen Mitgliedsstaaten bzw. anderen europäischen Ländern herstellen.
206. Die Restrukturierung des Güterverkehrs zieht auch Veränderungen in den Beschäftigungsstrukturen nach sich. Informationstechnologie ist mittlerweile zentraler Bestandteil von Logistik und Verkehr. Lagerhaltung und Informationsverarbeitung sind heute enger in die Logistikdienste integriert. In diesen Tätigkeitsbereichen sind vor allem Frauen und junge Menschen beschäftigt und die Verkehrsgewerkschaften müssen sich dringend dafür rüsten, alle relevanten Beschäftigten entlang der Transportkette zu organisieren.
207. Auch Personenverkehrsdienste in Europa sind im Wandel begriffen. Aufgrund von Kommerzialisierung und Privatisierung arbeiten sie immer häufiger gewinnorientiert statt im Interesse der gesellschaftlichen Mobilität und umweltorientierter Verkehrsstrategien. Während öffentliche Dienstleistungen in der Regel noch immer den von staatlichen Stellen vorgegebenen Ordnungsrahmen unterliegen, werden zur Erbringung dieser Dienstleistungen mehr und mehr private Betreiber herangezogen, die im Anschluss an offene Ausschreibungsverfahren im Wege des Wettbewerbs, an denen sich lokale und internationale Firmen beteiligen können, auf Vertragsbasis tätig werden. Dies ist ein Teilaspekt einer umfassenderen neoliberalen Attacke auf die öffentlichen Dienste. Zum Teil entstehen so multinationale Betreiberunternehmen, die öffentliche Versorgungseinrichtungen, einschließlich Verkehrsdienste, aufkaufen, z. B. Stagecoach (Großbritannien) und Connex (Frankreich). Im Personen- ebenso wie im Güterverkehr leistet die Liberalisierung auch der Gründung neuer Billiganbieter Vorschub, bei denen es häufig keine Gewerkschaftsvertretung gibt.

208. Die EU-Erweiterung hatte weitreichende Konsequenzen für den europäischen Arbeitsmarkt. Der Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitskräfte, verbunden mit erheblichen Unterschieden bei den Arbeitskosten, eröffnet Arbeitgebern eine ganze Reihe neuer Möglichkeiten, sich nach billigeren Arbeitskräften umzusehen. Die Verkehrswirtschaft, in der Schiffe, Flugzeuge, Binnenschiffe, Lkws und Züge grenzüberschreitend im Einsatz sind, bietet sich für diese Arbeitgebertaktiken geradezu an. Mit der Erweiterung verfügt die Europäische Union jetzt über zwei große Billigflaggenregister: Zypern und Malta. Europäische Rechtsbestimmungen, die die Rechte der Unternehmen regeln, wurden bereits gegen das Recht der Gewerkschaften gewandt, Maßnahmen zur Verteidigung der Bedingungen ihrer Mitglieder zu ergreifen. Daraus ergibt sich ein klarer innerer Widerspruch bei der Auslegung des EU-Rechts, mit dem Risiko, dass die Rechte der Arbeitgeber im Rahmen des einheitlichen europäischen Binnenmarkts Vorrang vor den Rechten der Beschäftigten auf Verteidigung ihrer Bedingungen erhalten. Offen ausgetragen wurde dieser Konflikt vor kurzem in einer Reihe von Gerichtsverfahren, bei denen es um das Recht auf Arbeitskampfmaßnahmen ging. In einem dieser Verfahren, an dem die finnische Fährgesellschaft Viking Lines beteiligt war, war die ITF die Hauptbeklagte. Mit dieser Problematik, die für die gesamte europäische Gewerkschaftsbewegung von zentraler Bedeutung ist, ist zur Zeit der Europäische Gerichtshof befasst.
209. Unterdessen arbeitete die Kommission an einer Reihe von Instrumenten, mit denen sie die Liberalisierung des Arbeitsmarktes weiter vorantreiben wollte. Ein Beispiel war der Entwurf einer "Richtlinie über Dienstleistungen im Binnenmarkt" (die so genannte Bolkestein-Richtlinie), die durch Beseitigung von "Hindernissen" vorgeblich Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor schaffen sollte. Zu diesen Hindernissen wurden u. a. der Anspruch auf grundlegende Sozialleistungen ebenso wie Beschäftigungsrechte gezählt. Mit der Richtlinie wäre das so genannte "Herkunftslandprinzip" etabliert worden, nach dem Arbeitsbedingungen und Arbeitnehmerrechte den Bestimmungen im Herkunftsland des Arbeitgebers entsprechen, nicht denen in dem Land, in dem die Tätigkeit verrichtet wird. Die Annahme dieses Prinzips hätte den Möglichkeiten der Gewerkschaften, ihre Mitglieder zu verteidigen, enge Grenzen gesetzt und dazu geführt, dass innerhalb der Landesgrenzen eines einzelnen Mitgliedsstaates Vorschriften aus 25 verschiedenen Ländern gelten. Die Teile dieses Entwurfs, die besonders große Schäden angerichtet hätten, wurden auf Antrag des Europäischen Parlaments gestrichen; vor allem fehlt in der vom Ministerrat im Mai 2006 verabschiedeten neuen Richtlinie das umstrittene "Herkunftslandprinzip".
210. Allen angeschlossenen Gewerkschaften sollte es ein vorrangiges Anliegen sein, bei Betriebsübergängen im Anschluss an die öffentliche Ausschreibung von Diensten den Schutz der Arbeitnehmerrechte zu gewährleisten. Die ETF sollte in dieser Frage eng mit anderen europäischen Gewerkschaftsverbänden zusammenarbeiten.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Ausweitung des Einflusses der Verkehrsgewerkschaften bei der EU-Kommission, dem Europäischen Parlament, dem Ministerrat und wichtigen europäischen Institutionen sowie Ordnungsbehörden im Verkehr
- Werben für die Verabschiedung eines EU-Weißbuchs über die sozialen Aspekte des Verkehrs. Dies sollte eine Bewertung der sozialen Konsequenzen der bislang unternommenen Liberalisierungsschritte beinhalten und die soziale Funktion des Verkehrs in Europa in den Mittelpunkt rücken.
- Stärkung der vorhandenen Strukturen des sektoralen sozialen Dialogs und Gewährleistung der Einrichtung eines Ausschusses des sozialen Dialogs für die Hafenwirtschaft
- Herausgabe von Veröffentlichungen zur gemeinwirtschaftlichen Aufgabe des Verkehrs in Europa, speziell als Anbieter hochwertiger, aber erschwinglicher Personenverkehrsdienste
- Forderung nach Auswertung der Folgen der bislang unternommenen Liberalisierungsschritte bei den Bahnen durch die Kommission

- Fortsetzung des Kampfes gegen die Liberalisierungsbemühungen der Kommission im Bereich der Hafendienste mit politischen Mitteln und direkten Maßnahmen
- Erarbeitung einer gemeinsamen Stellungnahme der Gewerkschaften in der ETF und den USA zur Öffnung des Luftraums zwischen der EU und den USA
- Gewährleistung effektiver Gesetzesmaßnahmen auf EU-Ebene, um die Beschäftigung einer größeren Zahl von EU-Bürger/innen in der maritimen Wirtschaft der EU zu gewährleisten
- Durchsetzung eines Lizenzierungssystems für alle Kabinenpersonalmitglieder in der EU sowie Sicherung der Sozialrechte von Beschäftigten im Falle einer Übernahme des Personals durch einen neuen Arbeitgeber, speziell im Bereich der Bodendienste in der Zivilluftfahrt
- Fortsetzung der Kampagne zur Gewährleistung der Unterstellung aller mobilen Beschäftigten im Straßentransport unter die gesetzlichen Bestimmungen zur Regelung der Lenk- und Ruhezeiten ebenso wie unter die Arbeitszeitgesetzgebung
- Fortschreibung des Tätigkeitsprogramms des ETF-Frauenausschusses im Sinne der fortgesetzten Förderung der Einbindung von Frauen in Verkehrsgewerkschaften sowie der Auseinandersetzung mit Beschäftigungs- und Sozialfragen von besonderem Interesse für Frauen
- Forderung nach einer Harmonisierung der europäischen Ordnungsnormen für die Verkehrsbeschäftigten im Wege des sozialen Fortschritts
- Widerstand gegen eine Untergrabung der Bedingungen der Beschäftigten und der gewerkschaftlichen Stärke durch unregulierte Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte und Sozialdumping. Dies wird auch rechtliche Schutzvorkehrungen beinhalten, um zu verhindern, dass das Recht der Gewerkschaften zur Verteidigung der Arbeitsplätze und Mindestarbeitsnormen in ihren Ländern unter Hinweis auf das Unternehmensrecht in Frage gestellt wird.
- stärkeres gewerkschaftliches Engagement und mehr Koordinierung im Hinblick auf Europäische Betriebsräte, speziell bei strategisch wichtigen Unternehmen, und Abstimmung mit ITF-Initiativen im Hinblick auf globale Verkehrsunternehmen
- Förderung der gewerkschaftlichen Organisierung aller Verkehrsbeschäftigten, u. a. bei Marktneulingen, Unternehmen, die als Fremdfirmen auf Vertragsbasis tätig sind und im Bereich der informellen Arbeit im Verkehr
- Identifizierung der geschlechtsspezifischen Konsequenzen der Restrukturierung in dem Sektor und Ausrichtung der Strategien für die Organisationsarbeit auf diese Aspekte
- Unterstützung für Gewerkschaften in Mittel- und Osteuropa bei der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit und dem Ausbau ihrer Kapazitäten, u. a. durch enge Abstimmung mit dem ITF-Büro in Moskau
- Identifizierung von strategisch wichtigen Unternehmen, Drehkreuzen und Korridoren als potentielle Zielobjekte unter dem Motto "Globales Organisieren" im Rahmen des ITF-Programms "Global organisieren – Wir kämpfen für unsere Rechte"
- verstärkte Miteinbeziehung von Frauen in die Gewerkschaftsarbeit.

GUS-STAATEN

211. Die GUS-Staaten werden nach und nach immer stärker in die globale Wirtschaft eingebunden. Dieser Prozess wird sich beschleunigen, wenn die GUS-Staaten der Welthandelsorganisation (WTO) beitreten. Der nach dem Auseinanderbrechen der Sowjetunion in Gang gekommene Privatisierungs- und Deregulierungsprozess geht weiter. Insbesondere in Seeschifffahrt, Straßentransport und Luftverkehr schreiten Deregulierung und Privatisierung mit großem Tempo voran. Die Bahnen werden in Vorbereitung auf eine Privatisierung restrukturiert. Alle Regierungen versuchen, ausländische Investitionen anzulocken, u. a. auch seitens transnationaler Betreiberunternehmen im Verkehr.
212. Menschen- und Gewerkschaftsrechte sind Angriffen von Regierungsseite ausgesetzt; besonders schwer sind diese in Weißrussland. Die gewerkschaftlichen Mitgliederzahlen gehen drastisch zurück. Einzelunternehmen bemühen sich um Gründung von "gelben" Gewerkschaften. Trotz dieser schwierigen Umstände haben die Verkehrsgewerkschaften bewiesen, dass sie hartnäckiger sind als andere.
213. Ein entscheidender Schwachpunkt ist die starke Rivalität zwischen nationalen Gewerkschaften im Verkehrssektor einiger Länder. Dies macht jede Form der nationalen Abstimmung im Zusammenhang mit globalen ITF-Kampagnen äußerst problematisch. Bei der ITF-Billigflaggenkampagne gibt es besonders große Schwierigkeiten, nicht wegen des heftigen Widerstands der Arbeitgeber, sondern aufgrund der Haltung der Führungsspitze der Russischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der See- und Flussschifffahrt (WTWUR). Ein vorrangiges Anliegen des ITF-Arbeitsprogramms wird es auch in den nächsten vier Jahren sein, die Voraussetzungen zu schaffen, unter denen die Gewerkschaft sich zur Einhaltung der Vorgaben der ITF-Politik verpflichten und daher in den Schoß der ITF-Familie zurückkehren kann.
214. Aus gegebenem Anlass standen die Vermittlung grundlegender Führungstechniken für gewerkschaftliche Spitzenkräfte sowie das Thema Arbeitnehmerrechte im Mittelpunkt der ITF-Bildungsarbeit. Die Maßnahmen richteten sich an etablierte ebenso wie neu gegründete Gewerkschaften. Diese Tätigkeit muss dringend auf die so genannten "Stan"-Staaten ausgeweitet werden. Immer mehr Materialien werden in russischer Sprache produziert. Viele Gewerkschaften prüfen die Möglichkeit interner Reformen, um sich besser an ihre neue Situation anzupassen. Frauen zeigen wachsende Bereitschaft zur Teilnahme an ITF-Seminaren und -Projekten. Aufgrund ihrer Position in der Wirtschaft könnten die Gewerkschaften potentiell große Macht ausüben. Einige Gewerkschaften denken über Zusammenschlüsse nach. Die Zusammenarbeit der Verkehrsgewerkschaften im Rahmen eines nationalen Koordinierungsausschusses kann als wertvolle Vorbereitung für einen solchen Schritt dienen. Außerdem ist eine enge Koordinierung mit der ETF und ihren Bildungsprogrammen geboten.

ARBEITSPROGRAMM UND STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE 2007 - 2010

- Aufklärung über Arbeitnehmerrechte im Rahmen einer Reihe regionaler Seminare zur Stärkung der Gewerkschaftsrechte sowie Planung einer auf ein oder zwei Jahre angelegten Kampagne zur Verteidigung grundlegender Gewerkschaftsrechte
- verstärkte Beteiligung an globalen ITF-Kampagnen und -Aktionstagen sowie an Seminaren zum Thema Kampagnenarbeit und Vorbereitung von Gewerkschaftsaktionen
- verstärkte Miteinbeziehung von Frauen in die Gewerkschaftsarbeit
- Förderung der Gewerkschaftseinheit und Unterstützung bei Gewerkschaftsfusionen. Einzelne Gewerkschaften werden konkret als Kandidaten für Zusammenschlüsse ausgewählt und geeignete Programme entwickelt werden, um diesen Prozess voranzubringen
- Entwicklung eines gemeinsamen Programms durch ETF und ITF, um Gewerkschaften bei der Erarbeitung von gewerkschaftlichen Alternativen zu neoliberalen Wirtschaftsreformen zu unterstützen, auf die sich Verkehrsgewerkschaften beziehen können. Gewerkschaften in den GUS-Staaten werden sich an dem ITF-Projekt zur Infragestellung der neoliberalen Weltanschauung beteiligen.

- Identifizierung strategisch wichtiger Verkehrsbetreiberunternehmen und -drehkreuzen als Zielobjekte für potentielle Projekte unter dem Motto "Globales Organisieren"
- Unterstützung bei der Erarbeitung gewerkschaftlicher Antworten auf Privatisierung und Liberalisierung durch ein klar definiertes Bildungsprogramm sowie die Analyse konkreter Fälle, die für die Region relevant sind.