ERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 6 15. Juli 1959

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen; sonstige im Pressebericht erscheinende Mitteilungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I. T. F.

Konferenz der Sektion der Arbeiter im Strassentransport

(ITF) Vom 16.-19. Juni d.J. fand in Stockholm eine Konferenz der Sektion der Arbeiter im Strassentransport statt. Den Vorsitz dieser Konferenz, der etwa 50 Delegierte aus 12 Ländern beiwohnten, führte Kollege H.W. Koppens (Niederländischer Transportarbeiterverband). Der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, war ebenfalls anwesend.

Nach einer mündlichen Berichterstattung des Sekretärs der Sektion der Arbeiter im Strassentransport beschäftigte sich die Konferenz mit einem ausführlichen Bericht über städtische Verkehrsprobleme in gewerkschaftlicher Sicht. Dieser Bericht, zu dem Kollege J. Geldof (Belgischer Strassenbahnerverband) einige einleitende Worte gesprochen hatte, stützt sich auf wohldurchdachte Ueberlegungen und reichhaltiges statistisches Material und könnte den Ausgangspunkt für weitere Studien dieses Fragenkomplexes bilden.

Ausserdem befasste sich die Konferenz mit der Frage der Nacht- und Sonntagsarbeit im Strassentransport und mit Problemen, die von offiziellen internationalen Gremien behandelt werden, wie die Einführung eines individuellen Kontrolldokuments und Verwendung des Tachographen und die Verzögerung bei der Verwirklichung des Allgemeinen Abkommens über die wirtschaftliche Regelung des internationalen Strassentransports.

Zu diesen Fragen einschliesslich der der Verkehrsprobleme in gewerkschaftlicher Sicht nahm die Konferenz Resolutionen an, deren Wortlaut wir im Anhang wiedergeben.

U.S.A.
Transportarbeiterverband widersetzt sich willkürlichen Entlassungen

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Transportarbeiterverband hat sich einem Beschluss der Arbeitgeber, eine gewisse Kategorie von Arbeitern, die angeblich überflüssig geworden wären, ohne Befragung der Gewerkschaft zu entlassen, erfolgreich widersetzt.

Bei diesen Arbeitern handelte es sich um etwa 125 Schmierer auf Schleppern mit Dieselantrieb, die zum Transport der von den New Yorker Hafenbahnen eingesetzten Autofähren verwendet werden. Die Eisenbahnen hatten diesen Schmierern auf Mitte Juni gekündigt, in welchem Zeitpunkt sie die von ihnen seit langem ins Auge gefasste Massnahme der Entlassung dieser Arbeiter verwirklichen wollte. Diese willkürliche Vorgangsweise der Arbeitgeber, die sich auf das Argument stützten, dass "Schmierer überflüssig seien", führte zu einer Aussperrung dieser Arbeiter und als Folge davon zu Sympathiestreiks anderer Schmierer und Monteure auf diesen Hafenfahrzeugen, die sich weigerten, die von den ausgesperrten Arbeitern aufgestellte Streikpostenkette zu durchbrechen.

Das Ergebnis dieser Solidaritätsaktion, an der sich auch die der ITF angeschlossenen Organisationen der Schiffsingenieure und der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen beteiligten, kam es zu einem Entscheid einer gerichtlichen Instanz, durch den die Arbeitgeber zur Wiedereinstellung der entlassenen Arbeiter verpflichtet wurden.

EISENBAHNER

ITALIEN
Eisenbahner erhalten Jahresendebonus

(ITF) Wie die der ITF angeschlossene Gewerkschaft (S.A.U.F.I.) meldet, erhalten die Eisenbahner am Ende des laufenden Finanzjahres einen Bonus, der sich je nach der Vergütungsgruppe zwischen 9.000 und 50.000 Lire bewegt. (£1 = Lire 1.750)

HAFENARBEITER

ST. LUCIA
Hafenarbeiterverband setzt zehnprozentige Lohnerhöhung durch

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Seeleute und Hafenarbeiter von St. Lucia konnte für seine bei Geest Industries Ltd. und der Reedervereinigung von St. Lucia beschäftigten Mitglieder eine 10-%ige Lohnerhöhung erreichen. Sie beruht auf dem Entscheid eines Schiedsgerichts, das eingeschaltet werden musste, nachdem die Verhandlungen mit den Vertretern der Arbeitgeber im Januar dieses Jahres ergebnislos abgebrochen werden mussten.

SEELEUTE

DAENEMARK
Gewerkschaft protestiert gegen Unterschreitung der Bemannungsnormen

(ITF) Der der ITF angeschlossene dänische Seeleuteverband beabsichtigt, einen Prozess gegen das Handelsministerium anzustrengen, falls die den Reedern des Tankers "Nordic Hawk" vor sechs Monaten gewährten Zugeständnisse in Bezug auf die Bemannungsnormen nicht rückgängig gemacht werden.

Die Besatzung dieses Schiffes, deren Zahl weit unter der laut Bemannungsnormen vorgeschriebenen Zahl liegt, hat bereits gedroht, das Schiff zu verlassen, falls diese Ausnahmsregelung fortgesetzt wird. Kollege From Andersen, der Präsident des Seeleuteverbandes, hat auf den Umstand verwiesen, dass sich die Regierung

der Tatsache bewusst sein müsse, dass eine Fortsetzung dieser Ausnahmsregelung im Widerspruch zu § 34 der Bemannungsnormen stünde, die vorsieht, dass ausnahmsweise Regelungen bei Schiffen besonderer Bauart wie Schlepper, Baggerschiffe und Kabelleger zulässig sind.

Der Seeleuteverband legt ausserem grossen Wert auf Besprechungen mit Vertretern der Regierung und Reeder über die Frage der Bemannung von kleineren Schiffen, von denen viele gegenwärtig unterbemannt sind. [illegible] sind.

INDIEN
Gegenwärtige Regelung der Heuern in Bombay und Kalkutta

(ITF) Die gegenwärtig entrichteten monatlichen Heuern von Mannschaften auf Schiffen, die von den Häfen Bombay und Kalkutta aus zum Einsatz gelangen, sind die folgenden:

Deck: Bootsmann Rupien 287,50; Zimmermann 360,00; Bootsmanns Maat 188,50 bis 224,50; Matrosen (vier Kategorien) 165,00, 154,00, 137,50 und 121,50.

Maschinenraum: Pumpenmann 277,50; Maschinist 360,00; Donkeymann 188,50; Windenmann 185,00; Schmierer 176,00; Heizer 148,50; Kohlentrimmer 115,50.

Verpflegungs- und Bedienungsdienst: Obersteward 1. Klasse 353,50 bis 403,00 plus Bonus von 20,- bis 40,- auf Fahrgastschiffen; Obersteward-Assistent 205,00; Oberkoch 304,00 plus Bonus von 10 bis 15; sonstige Köche 110,00 bis 221,50;

(£1 = 13 Rupien)

Diese Heuern gelten seit 1. Oktober 1957 und stellen gegenüber den in Bombay seit 1944 entrichteten eine Erhöhung von 10 % dar. Die Heuern der Seeleute von Bombay sind demnach zwischen 1944 und Oktober 1957 unverändert geblieben. Die in Kalkutta bezahlten Heuern waren ursprünglich niedriger, wurden jedoch am 1. Mai 1957 den in Bombay entrichteten angepasst.

ITALIEN
Streik der Seeleute

(ITF) Auf Seiten der Regierung kann einstweilen wenig Bereitwilligkeit festgestellt werden, mit irgendwelchen Vermittlungsvorschlägen einzugreifen, um dem nunmehr fünf Wochen dauernden Streik der Seeleute ein Ende zu bereiten.

Trotz der Versuche der Reeder, Streikbrecher anzumustern, geht der Streik in italienischen und ausländischen Häfen weiter. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenarbeiter haben sich mit den Streikenden solidarisch erklärt und das Versprechen abgegeben, dass sie den Umschlag bestreikter Schiffe und die Bereitstellung von Besatzungen verweigern würden.

Dieser Beistand wurde in Beantwortung eines Appells des der ITF angeschlossenen Seeleuteverbandes FEDERMARE zugesagt, der zu den am Streik beteiligten Gewerkschaften zählt.

ZIVILLUFTFAHRT

AUSTRALIEN
Neuer Kollektivvertrag für das Kabinenpersonal

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband des Kabinenpersonals hat zum ersten Mal mit Quantas Empire Airways einen Kollektivvertrag ausgehandelt, der Erhöhungen der durchschnittlichen wöchentlichen Gehälter um £ 2.10.-, in manchen Fällen sogar £ 3.7.6. mit sich bringt. Das gegenwärtige Gehalt besteht aus einem Grundgehalt von £13.16.- in der Woche und Zulagen, die je nach beruflicher Befähigung und Art des Einsatzes schwanken. Sie betragen während der Probezeit £2.5.- in der Woche, für einen Bordsteward £3.8.6., für einen Chefsteward £ 4.11.- und einen Chefsteward (Purser) £5.18.6. in der Woche. Dazu kommen sechs jährliche Erhöhungen von 10 s. in der Woche.

Das auf Auslandskursen eingesetzte Personal erhält ausserdem eine Zulage, die auf den Kursen nach Grossbritannien, Südafrika, USA, Kanada, Japan und Hongkong £5 in der Woche beträgt, sowie eine Reisespesenvergütung von £3.11.11. in der Woche. Auf den Kursen nach den Inselgruppen des Stillen Ozeans und Neu Guinea betragen diese Zulagen £3 bzw. 1.16.2.

Der Vertrag sieht ferner einen dreiwöchigen jährlichen Urlaub unter Fortzahlung der Gehälter vor. Er trat mit Wirkung vom 1. April 1959 in Kraft und gilt für zwei Jahre.

(£Sterl. 1 = Austr.£ 1.5.-)

OESTERREICH
Neuer Kollektivvertrag für das Bodenpersonal

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr hat für das Bodenpersonal der in Oesterreich ansässigen Luftverkehrsgesellschaften einen neuen Kollektivvertrag ausgehandelt, der die folgenden Bezüge vorsieht:

Ungelernte Arbeiter (Wächter, Bedienerinnen und Küchengehilfen:) öst.Sch. 1.668 bezw. Wächter und Portiere S 2.010,25;

Angelernte Arbeiter (Flugzeugreiniger, Lagerarbeiter, Lader): S 1.971 bis 2.184;

Qualifizierte angelernte Arbeiter (Spitzenkräfte, Hilfsarbeiter mit spezialisierter Tätigkeit): S 2.184;

Facharbeiter, qualifizierte Facharbeiter und Spezial-Flugzeugmechaniker: S 2.392 bis S 3.744.

Die regelmässige Arbeitszeit beträgt 45 Stunden in der Woche und fällt normalerweise in die Zeit von 6 bis 20 Uhr. Sie darf nicht mehr als 9 Stunden täglich betragen.

Die Ueberstundenentlohnung besteht aus dem Grundstundenlohn und einem Zuschlag. Der Zuschlag beträgt an Werktagen zwischen 6 und 20 Uhr 50 % und von 20 bis 6 Uhr 100 %.

Bei Mehrschichtarbeit wird, mit Ausnahme der 1. Schicht, ab der 3. Ueberstunde ein Zuschlag von 100 % bezahlt, auch wenn diese nicht in die Zeit von 20 bis 6 Uhr fallen.

Für Sonntagsarbeit gebührt sowohl bei kontinuierlicher als auch nichtkontinuierlicher Arbeitsweise für jede geleistete Arbeitsstunde ein Zuschlag von 100 %.

Für die Arbeit an Feiertagen wird während der Normalarbeitszeit ein Zuschlag von 150 % bezahlt.

Uebersteigt die an einem gesetzlichen Feiertag geleistete Arbeit die für den betreffenden Wochentag festgesetzte Normalarbeitszeit, so gebührt für diese Ueberstunden ein weiterer Zuschlag von 100 %.

Der Vertrag sieht ausserdem Familien- und Kinderzulagen vor, die bei verheirateten männlichen Bediensteten S 80 im Monat betragen. Für jedes eheliche Kind, das das 21. Lebensjahr noch nicht überschritten hat und über kein eigenes Einkommen verfügt, wird Bediensteten, die als Familienerhalter anzusehen sind, eine Kinderzulage von S 60 im Monat gewährt.

Jeder Bedienstete erhält am 30.6. jedes Jahres eine Urlaubsremuneration in Höhe von 100 % seines festen Bezuges (Monatsbezug, Familien- und Kinderzulagen) und am 30. 11. jedes Jahres einen gleichen Betrag als Weihnachtsremuneration.

Für den Urlaub gelten die Bestimmungen des Angestelltengesetzes. Bedienstete, die aus dienstlichen Gründen ihren Urlaub zwischen 1. November und 31. März nehmen müssen, erhalten einen Zusatzurlaub von 6 Tagen im Jahr.

Bei Krankheit oder Unfall werden Krankenbezüge bezahlt. Bei einer Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren werden die normalen Bezüge für 8 Wochen weiterbezahlt. Bei einer Betriebszugehörigkeit von 5 - 10 Jahren für 10 Wochen, bei 10 - 20 Jahren für 12 Wochen und bei über 20-jähriger Betriebszugehörigkeit für 15 Wochen. Für je weitere 10 Wochen besteht noch ein Anspruch auf die Hälfte der festen Bezüge. Bei Arbeitsunfällen werden Krankenbezüge ohne Rücksicht auf die Dauer der Betriebszugehörigkeit im Ausmass der Festbezüge für 26 Wochen bezahlt. Darüberhinaus werden von der 27. bis 39. Woche 90 % und für die 40. bis 52. Woche 80 % der Festbezüge bezahlt, jedoch abzüglich des vom Versicherungsträger bezahlten Krankengeldes.

Zu weiteren Vergünstigungen gehören die Zahlung zusätzlicher Bezüge für langjährige Dienste, Abfertigung und einmal im Jahre Anspruch auf einen freien Urlaubsflug.

GROSSBRITANNIEN

Erhöhungen der Gehälter der BEA - Funker

(ITF) Der der ITF angeschlossene britische Funkterverband hatte für seine bei British European Airways beschäftigten Mitglieder Erhöhungen der Bezüge ausgehandelt.

Abgesehen von Erhöhungen der Bezüge für Funker Kategorie A um £65 und der der Funker Kategorie B um £50, die mit Wirkung vom 1. Juli 1958 in Kraft traten, wird die für Versicherung gegen Patententzug gewährte Zulage von £45 in die Gehaltsskala eingebaut und gilt ab 1. Februar 1959 nicht mehr als separate Zulage. Funker der Kategorie A erhalten gegenwärtig jährliche Gehälter von £1.345 bis 1.685, und Funker in Kategorie B erhalten zwischen £1.090 und 1.2.40.

Lohnkonflikt bei BEA beigelegt (ITF) British European Airways hat sich bereit erklärt, als Berechnungsgrundlage für die im vorigen Jahre gewährte Lohnerhöhung für ungelernte, angelernte und Facharbeiter (Mechaniker und Instandhaltungspersonal) zur Gänze die Grundlöhne der Arbeiter anzuwenden. Bisher hat BEA die durch

Schiedsgerichtsentscheid im Oktober 1958 begründeten Lohnerhöhungen zum Teil auf die Grundlöhne bezogen und sie zum Teil in Form einer Zulage zum Akkordbonus gewährt.

Diese Aenderung der Berechnungsweise ist auf Beschwerden der Gewerkschaften zurückzuführen, die darauf bestanden haben, dass diese von der BEA vorgenommene Teilung der Lohnerhöhungen durch eine unrichtige Auslegung des Schiedsgerichtsentscheids entstanden sei und eine Beeinträchtigung der Akkordzulagen und des Ueberstundenentgelts der betreffenden Arbeitnehmer mit sich gebracht habe.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Ausschuss für regionale Tätigkeit	Kopenhagen	5. August 1959
Exekutivkomitee	Kopenhagen	6.-8. Aug. 1959
Konferenz der Eisenbahnersektion	Salzburg	16.-19.Sept. 1959
Konferenz der Hafenarbeitersektion	Rotterdam	28.-30.Sept. 1959

-.-.-.-.-.-

Nr. 1

E N T S C H L I E S S U N G

betr.

ÖFFENTLICHE VERKEHRSDIENSTE UND VERKEHRSNOT IN DEN STÄDTEN

GESTÜTZT AUF DIE TATSACHE, dass die noch immer zunehmende Verkehrsnot in den Städten eine rationelle Abwicklung der öffentlichen Verkehrsdienste stark behindert und dabei die Verkehrsbedürfnisse von Berufstätigen und Schülern besonders benachteiligt werden und

IM HINBLICK DARAUF, dass die Arbeit des Personals öffentlicher Verkehrsunternehmungen zeitweise mit einer solchen Nervenbelastung verbunden ist, dass schwere gesundheitliche Schädigungen die Folge sind,

STELLT DIE „UNTER DEN AUSPIZIEN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION DURCHGEFÜHRTE INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-KONFERENZ VOM 16.-19. JUNI 1959 IN STOCKHOLM FEST:

Der überwiegende Teil der Beförderungsvorgänge in den Städten wird nach wie vor durch die Massenverkehrsmittel durchgeführt. Aus diesem Grunde muss als erster Schritt auf dem Wege zu einer Lösung der städtischen Verkehrsprobleme eine möglichst unbehinderte Abwicklung und leistungsfähige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs angestrebt werden. Die Erreichung dieses Zieles ist vor allem für den wirtschaftlich wichtigen Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsort unerlässlich. Die Menschen, die täglich auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen sind, haben ein Anrecht darauf, diesen Weg schnell und sicher zurücklegen zu können. Die Segnungen der Arbeitszeitverkürzung sollten nicht durch unerträglich lange Reisezeiten zunichte gemacht werden, nur weil das öffentliche Verkehrsmittel in den vom Individualverkehr verstopften Strassen nicht vorankommt.

DIE KONFERENZ FORDERT DIE REGIERUNGEN AUF, Studienausschüsse auf dreigliedriger Grundlage ins Leben zu rufen, denen die Aufgabe zukommt, die städtischen Verkehrsprobleme und ihre sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu untersuchen und geeignete Lösungen zu finden.

DIE KONFERENZ ERSUCHT DIE ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDE UND DAS EXEKUTIVKOMITEE DER ITF, diesen Problemen ihre fortwährende Aufmerksamkeit zu schenken und damit die ITF in die Lage zu versetzen, ihrerseits einen konstruktiven Beitrag vor allem im Interesse der betroffenen Arbeitnehmer zu leisten.

AUSSERDEM BEAUFTRAGT DIE KONFERENZ DAS SEKRETARIAT DER ITF, weiterhin im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation alles zu unternehmen, damit die Frage der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen in städtischen Verkehrsbetrieben auf die Tagesordnung ihres Binnenverkehrsausschusses gesetzt wird, wie dies von der ITF seit 1951 verlangt wird.

Nr. 2

E N T S C H L I E S S U N G

betr.

NACHT- UND SONNTAGSARBEIT IM STRASSENTRANSPORT

Die unter den Auspizien der ITF vom 16. - 19. Juni 1959 in Stockholm durchgeführte

INTERNATIONALE KONFERENZ DER ARBEITNEHMER IM STRASSENTRANSPORT

GESTÜTZT AUF DIE TATSACHE, dass der Güterfernverkehr auf der Strasse gelegentlich und besonders über das Wochenende durch den motorisierten Individualverkehr derart eingeengt wird, dass die Verkehrssicherheit darunter leidet und

IM HINBLICK DARAUF, dass im Strassentransport die Einhaltung fortschrittlicher Arbeitsbedingungen eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrssicherheit darstellt und dass eine strengere Ueberwachung der Einhaltung solcher Vorschriften daher notwendig ist,

BEFÜRWORTET gesetzlich festgelegte Fahrverbote überall dort, wo sie im Interesse der Verkehrssicherheit angezeigt erscheinen und zu einer wirkungsvolleren Sicherung minimaler Ruhezeiten beitragen können.

DIE KONFERENZ EMPFIEHLT den angeschlossenen Verbänden, für ausreichende Mindestruheperioden, womöglich festgelegt über das Wochenende, einzutreten. Dagegen sind generelle Nachtfahrverbote abzulehnen. Ganz allgemein sollte in den einzelnen Ländern bei der Regelung der Nachtarbeit im Strassentransport die Empfehlung Nr. 64 der Internationalen Arbeitsorganisation als Grundlage herbeigezogen werden.

Nr. 3

E N T S C H L I E S S U N G

betr.

INDIVIDUELLES KONTROLLDOKUMENT FÜR VERWENDUNG VON FAHRTENSCHREIBERN

Die unter den Auspizien der ITF vom 16. - 19. Juni 1959 in Stockholm durchgeführte

INTERNATIONALE KONFERENZ DER ARBEITNEHMER IM STRASSENTRANSPORT

BESTÄTIGT IHRE AUFFASSUNG, dass Gesetze und Verträge, die dem Arbeitnehmer im Strassentransport fortschrittliche Arbeitsbedingungen sichern sollen, erst dann ihren vollen Wert erhalten, wenn durch eine wirkungsvolle Arbeitsaufsicht ihre allgemeine Einhaltung durchgesetzt werden kann. Dazu ist erforderlich, dass die Kraftfahrer geeignete Kontrolldokumente führen, damit die Art ihrer Beanspruchung und die Ruhepausen jederzeit nachgeprüft werden können. Solche Massnahmen sind auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit unerlässlich;

NIMMT KENNTNIS von einem Bericht über die Ergebnisse der von der Internationalen Arbeitsorganisation durchgeführten Sitzung zur Ausarbeitung eines Musters für ein einheitliches Kontrolldokument, das in allen Ländern verwendet werden könnte, und

STELLT FEST, dass die von dieser Sitzung ausgearbeiteten Muster für ein täglich zu führendes Kontrolldokument und die zugehörige wöchentliche Berichterstattung sowie die entsprechenden Anweisungen im Prinzip eine ausgezeichnete Grundlage zur Erreichung der angestrebten Ziele darstellen.

DIE KONFERENZ BEDAUERT JEDOCH, dass in diesem Zusammenhang nicht auf die Wichtigkeit einer zweckmässigen Registrierung der ausgegebenen Kontrolldokumente hingewiesen wird, die allein geeignet wäre, einer missbräuchlichen Verwendung der Dokumente weitgehend vorzubeugen, und dass sich die IAO-Sitzung nicht dazu entschliessen konnte, in ihre Empfehlungen auch einen Hinweis aufzunehmen, wonach sich für den internationalen Strassentransport die obligatorische Einführung geeigneter Fahrtenschreiber als Ergänzung des individuellen Kontrolldokuments aufdrängt.

DIE KONFERENZ EMPFIEHLT DEN ANGESCHLOSSENEN VERBÄNDEN, sich in ihren Ländern für die allgemeine Einführung des individuellen Kontrolldokuments nach dem Muster der IAO einzusetzen und gleichzeitig darauf hinzuwirken, dass die Ausgabe der Kontrolldokumente registriert und im internationalen Verkehr Fahrtenschreiber eines offiziell genehmigten Typs verwendet werden, wobei eine zuständige Behörde mit ihrer Ueberwachung zu betrauen wäre.

Nr. 4

E N T S C H L I E S S U N G

betr.

VERZÖGERUNG DES INKRAFTTRETENS DES ALLGEMEINEN ABKOMMENS ÜBER DIE WIRTSCHAFTLICHE REGELUNG DES INTERNATIONALEN STRASSEN-TRANSPORTS

Die unter den Auspizien der ITF vom 16. - 19. Juni 1959 in Stockholm tagende

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-KONFERENZ

IN ANBETRACHT der grossen wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung, die einer Regelung der Probleme des Internationalen Strassentransports zukommt und im Bewusstsein, dass gerade bei diesen Transporten die Einhaltung international gesetzter Normen über die Dauer der Arbeitszeit, der Ruhezeit und der am Steuer eines Kraftwagens verbrachten Dienstzeit für die Verkehrssicherheit unerlässlich ist und

IM HINBLICK DARAUF, dass Bestrebungen zur Schaffung eines solchen europäischen Abkommens bis in die Vorkriegszeit zurückreichen und dass das Allgemeine Abkommen der europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen nun schon seit über fünf Jahren unterzeichnet vorliegt, aber wegen Mangel an Ratifikationen noch nicht in Kraft treten konnte,

STELLT FEST:

1. Die Transportarbeiterverbände betrachten es als beschämend, dass ein durch die enorme Entwicklung des internationalen Strassentransports dringend erforderliches Vertragswerk, an dessen Inhalt während vieler Jahre eine beträchtliche Konferenzarbeit, Mühe und Geld verwendet worden sind, nur deshalb nicht in Kraft gesetzt und angewendet werden kann, weil einige Regierungen offensichtlich nicht bereit sind, die Bestimmungen im Vertragsanhang über die Gütertarifpolitik gutzuheissen.

2. Die Konferenz stellt sich ausdrücklich hinter die betreffenden Texte und unterstützt besonders die Bestimmungen über die Pflicht zur Veröffentlichung der Tarife. Diese Haltung stimmt mit den Leitsätzen über die Tarifpolitik im Güterverkehr überein, wie sie vom ITF-Kongress 1958 im Rahmen des Berichtes über "Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene" gutgeheissen worden sind.

3. Die Konferenz hätte zum Anhang A des Vertragswerks, der die Arbeitsbedingungen regelt, eine Reihe von Wünschen anzubringen, da die soziale Entwicklung seit der Unterzeichnung des Abkommens im Jahre 1954 nicht stillgestanden ist. Sie verzichtet aber im gegenwärtigen Zeitpunkt auf entsprechende Vorstösse, da sie alles vermeiden will, was ein Inkrafttreten verzögern könnte.

DIE KONFERENZ RUFT DIE ITF-VERBÄNDE IN DEN EUROPÄISCHEN LÄNDERN AUF, die gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen ihrer Länder auf die unbefriedigende Lage aufmerksam zu machen und im Verein mit ihnen alles zu tun, um ihre Regierung zu veranlassen, dem Beispiel Frankreichs, Italiens, Norwegens und Griechenlands zu folgen und das Abkommen zu ratifizieren.