



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. 10

13. Juni 1963

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, jedoch 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.

ITF.

ALLGEMEINES.IAO-Neubeitritt

Mitgliedsland der IAO beigetreten. Die von Grossbritannien in bezug auf Trinidad und Tobago angenommenen IAO-Übereinkommen, werden auch für das Hoheitsgebiet der neuen unabhängigen Republik weitergelten.

(ITF) Die Republik von Trinidad und Tobago ist als 108.

URUGUAY

24-Stunden-Streik

(einschliesslich der Eisenbahner und des Personals der Schifffahrt und Zivilluftfahrt) statt. Der Streik währte 24 Stunden und diente der Unterstützung von Lohnforderungen.

(ITF) Am 28. Mai fand in Uruguay ein Streik der Arbeitnehmer der Öffentlichen Dienste

EISENBAHNEN

INTERNATIONALES

Streik des "Wagons-Lits"-Personals

einen Streik als Protest gegen die Ablehnung einer Forderung auf bessere Löhne und Arbeitsbedingungen.

(ITF) Das Personal der internationalen Schlaf- und Speisewagensgesellschaft WAGONS-LITS veranstaltete vom 28.-31. Mai

DEUTSCHLAND

Wöchentliche Höchst- arbeitszeit herabgesetzt

bahnleitung eine weitere Verbesserung der Arbeitszeitbestimmungen bei der Deutschen Bundesbahn erzielt, und zwar soll die bisher höchstzulässige wöchentliche Arbeitszeit für die rund 240000 Beamten, Angestellten und Arbeiter im Betriebs- und Verkehrsdienst von 56 auf 54 Stunden verkürzt werden. Der genaue Zeitpunkt für diese Verkürzung liegt noch nicht fest. Die GdED hat die Einführung der kürzeren Arbeitszeit ab Herbst 1963 - also bei Fahrplanwechsel - verlangt. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat versprochen, eine Praktizierung zu diesem Termin zu überprüfen. Die Verhandlungen über weitere Verbesserungen der in den sogenannten Dienstdauervorschriften festgelegten Arbeitszeitbedingungen dauern an.

(ITF) Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands hat auf Verhandlungen mit der Bundes-

GROSSBRITANNIEN

Beeching-Bericht: Britische Eisenbahnverbände planen Aufklärungsfeldzug

band der Lokführer und Heizer; TSSA-Verband der Gehaltsempfänger im Verkehr) haben beschlossen einen Feldzug zur Aufklärung der Öffentlichkeit über die im Beeching-Bericht enthaltenen Massnahmen zur Rationalisierung der Britischen Eisenbahnen durchzuführen. Im Rahmen dieses Feldzuges werden sich die Gewerkschaften für die Ausarbeitung und Einführung einer umfassenden nationalen Verkehrspolitik einsetzen. Die Kampagne wird am 25. Mai mit einer zusammen mit der Britischen Arbeiterpartei geplanten öffentlichen Versammlung beginnen. Diese Versammlung wird von den der ITF angeschlossenen britischen Verbänden; die an der Herbeiführung einer umfassenden Verkehrspolitik interessiert sind, unterstützt werden.

(ITF) Die drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnverbände (NUR-Allgemeiner Eisenbahnverband; ASLEF-Ver-

U.S.A.

Kongress der amerikanischen Eisenbahnangestellten

seinen jährlichen Kongress. Kollege George Harrison, der seit 35 Jahren der Präsident des Verbandes ist, legte bei diesem Anlass sein Amt nieder, wurde jedoch gleichzeitig zum "Chief Executive" des Verbandes ernannt. Er wird dieses neue Amt am 1. Juli 1963 antreten. Der neue Präsident des Verbandes ist Kollege C.L.Dennis, der bisherige Vizepräsident. Ausserdem legte Kollege Frank Hall sein Amt als Vizepräsident des Verbandes für Kanada nieder und wurde zum leitenden Mitarbeiter des 1. Vorsitzenden für Kanada (Canadian Executive Assistant to the Grand President) ernannt. Der neue Vizepräsident für Kanada ist Kollege E.F.Downard.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der amerikanischen Eisenbahnangestellten veranstaltete im Mai dieses Jahres in Los Angeles (USA)

Der Generalsekretär, Pieter de Vries, nahm an dem Kongress als Verteter der ITF teil. Ausserdem waren drei Regionalvertreter der ITF anwesend, und zwar Kollege Fernando Azafia (Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum) sowie die Kollegen J. Otero (Regionalvertreter für Brasilien) und W.Townsend (Regionalvertreter für Ostafrika), Die beiden letztgenannten Kollegen sind Mitglieder des amerikanischen Verbandes.

STRASSENGÜTER- UND PERSONENVERKEHR

NORWEGEN

Staatlicher Vermittler macht Kompromissvorschlag

Transportarbeiterverband über die Erneuerung des Kollektivvertrages des ausserhalb von Oslo beschäftigten Autobuspersonals auf dem toten Punkt angelangt waren, hat der offizielle Vermittler des norwegischen Arbeitsministeriums eine Reihe von Kompromissvorschlägen gemacht, die gegenwärtig von beiden Parteien studiert werden.

(ITF) Nachdem die Verhandlungen zwischen den zuständigen Arbeitgebern und dem der ITF angeschlossenen Norwegischen

Bindende schiedsrichterliche Entscheidung für Taxichauffeure

führung eines neuen Kollektivvertrages für die Taxichauffeure von Oslo sind ergebnislos ausgelaufen. Der Streitfall wird nunmehr einer Schiedsinstanz unterbreitet werden, deren Entscheidung für beide Parteien bindend sein wird. Der alte Kollektivvertrag galt bis zum 30. April dieses Jahres.

(ITF) Die Verhandlungen zwischen dem Norwegischen Transportarbeiterverband und den Arbeitgebern über die Herbei-

HAFENWIRTSCHAFT

ARGENTINIEN

Hafenarbeiter er-
halten Lohnerhöhung

nische Hafenarbeiterverband seinen Mitgliedern eine Erhöhung ihrer Löhne um 54,29% sichergestellt hat. Eine Reihe weiterer Forderungen bilden zur Zeit noch Gegenstand der Verhandlungen mit den Arbeitgebern.

(ITF) Unser Regionalbüro in Lima berichtet, dass der der ITF angeschlossene Argenti-

ITALIEN

Weitere Streiks
zur Unterstützung
der Hafenarbeiter
von Savona

folgte kurz nach einer mehrtägigen Streikaktion, durch die die Hafenarbeiter gegen die Beschäftigung unbefugter Arbeitskräfte im Hafen von Savona protestieren wollen.

(ITF) Am 24. und 25. Mai fand in allen italienischen Häfen ein 28 Stunden langer Streik der Hafenarbeiter statt. Dieser Ausstand

SCHIFFFAHRT

INTERNATIONALES

Tunesien wird
Mitglied der IMCO

tenden Organisation für Seeschifffahrt (IMCO). Durch diesen Neubeitritt wird die Zahl der IMCO-Mitgliedsländer auf 55 gebracht.

(ITF) Am 23. Mai wurde Tunesien ein Mitglied der Zwischenstaatlichen bera-

FINNLAND

Verbesserung der
Seeleuteheuern seit
1961

der Mehrzahl der verschiedenen Kategorien seit 1961 um rund 13,5% angestiegen sind. Im Verpflegungsektor belaufen sich die während der letzten zwei Jahre zu verzeichnenden Lohnerhöhungen auf bis zu 30%.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Finnische Seeleuteverband berichtet, dass die Heuern der finnischen Seeleute im Falle

NORWEGEN

Neuer Tarifvertrag
für Küsten- und
Binnenschiffer

haben im Namen ihrer in der norwegischen Küsten- und Binnenschifffahrt beschäftigten Mitglieder einen neuen Tarifvertrag unterzeichnet, der ab 1. April dieses Jahres bis zum 31. März 1964 gelten wird. Der Vertrag sieht u. a. folgende Lohnerhöhungen vor:

Die der ITF angeschlossenen Verbände der norwegischen Seeleute, Schiffsheizer und Steuerleute

- a) eine Erhöhung der monatlichen Heuer für Vollmatrosen um kr 75 sowie eine Erhöhung der Ueberstundentarife um Kr 0,55 die Stunde. Die Heuern der übrigen Kategorien sind ebenfalls entsprechend erhöht worden. Die neuen monatlichen Heuern sind: Schiffsschreiner, Bootsmann, 2. Maschinist: Kr 924
Matrose: Kr 642
Motormann: Kr 877
Heizer: Kr 865
Elektriker: Kr 1005 oder Kr 1123, je nach Beschaffenheit der elektrischen Anlagen des Schiffes
Funk-Telegraphist: Kr 1067

- b) Eine Erhöhung der Dienstzulage für Stewards von 10 % auf 12 1/2 %. Die übrigen Zulagen sind ebenfalls im gleichen Masse wie die Grundheuer erhöht worden. Eine weitere wichtige Bestimmung des neuen Vertrages sieht vor, dass für alle zur See verbrachten öffentlichen Feiertage Ueberstundentarife gezahlt werden müssen.

HOCHSEEFISCHEREI

INTERNATIONALES

Kanada plant Einführung der 12-Meilen-Grenze

(ITF) Kanada hat beschlossen, die entlang seiner Küste laufende Fischereigrenze ab Mitte

Mai nächsten Jahres von 3 Meilen auf 12 Meilen auszudehnen.

ZIVILLUFTFAHRT

NIEDERLANDE

KLM plant Entlassung von Piloten und Bodenpersonal

(ITF) Im Laufe d.J. werden 160 im Dienste der KLM stehende Piloten und rund 25 Mitglieder des Bodenpersonals entlassen werden. Die Gesellschaft gab kürzlich bekannt, dass sie vor Ende nächsten Jahres die Zahl der im Dienst stehenden Flugzeuge von 68 auf 43 herabzusetzen gedenkt. Diese Massnahme wird eine Kürzung des Personalstandes um rund 2000 Mitglieder mit sich bringen.

SCHWEDEN

Neuer Vertrag für TRANSAIR-Piloten

(ITF) Die schwedische Zivilluftfahrtsgesellschaft Transair hat

mit der schwedischen Pilotenvereinigung einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der bis zum 1. 4. 64 gelten wird. Der Vertrag sieht u.a. eine Erhöhung der Gehälter um 8 %, sowie gewisse Verbesserungen der Flugstunden und Ruhezeiten vor.

U.S.A.

Gewerkschaft beginnt Kampagne gegen Einführung einer Altersgrenze von Stewardessen

(ITF) Die der ITF angeschlossene Vereinigung der Flugstewards und Stewardessen (ALSSA) hat beschlossen, ihre Kampagne gegen die Be-

stimmung der amerikanischen Luftfahrtsgesellschaften, keine Stewardessen nach Erreichung des 32. Lebensjahres zu beschäftigen, zu intensivieren. Eine Befragung von Flugpassagieren hat gezeigt, dass die Mehrzahl der Passagiere das Alter einer Stewardess als unbedeutend betrachten. 76,2 % der befragten Passagiere waren der Ansicht, dass die Nichtbeschäftigung von Stewardessen nach Erreichung ihres 32. Lebensjahres unfair ist. Die ALSSA wird ihre Propaganda-Kampagne gegen die oben erwähnte Bestimmung mit Hilfe der Zeitungen, des Rundfunks und des Fernsehens durchführen.

GEWERKSCHAFTSRECHTE

BRITISCH GUIANA

Generalstreik dauert an (ITF) Der Proteststreik der Arbeiter Britisch-Guianas gegen die von der Regierung erlassene antigewerkschaftliche Gesetzgebung dauert an. Die ITF hat in diesem Zusammenhang ein Telegramm an Dr. Jagan, den Premierminister des Landes, gerichtet. (Siehe Pressebericht Nr. 9/seite 52)

LETZTE MELDUNGEN

Arbeitskonflikt im Hafen von Manila: ITF ersucht Mitgliedsverbände um Ergreifung von Unterstützungsmassnahmen.

(ITF) Die im Hafen von Manila beschäftigten Mitglieder des der ITF angeschlossenen Philippinischen Transportarbeiterverbandes befinden sich seit dem 7. 5. d.J. im Streik. Der Grund für diesen Arbeitskonflikt liegt in der Verletzung gewisser Vereinbarungen durch die Arbeitgeber. Ausserdem hat die Regierung versucht, den Status unseres Mitgliedsverbandes als anerkannten Verhandlungspartner in Frage zu stellen. Seit Ausbruch des Streiks sind nichtorganisierte Arbeiter im Hafen beschäftigt worden.

Zufolge eines Ansuchens um internationale Solidaritätsmassnahmen hat die ITF die ihr angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeiterverbände in einem Rundschreiben aufgefordert, geeignete Unterstützungsmassnahmen zu ergreifen. In diesem Zusammenhang benötigen wir Einzelheiten über Schiffe, die in Manila von nichtorganisierten Arbeitern abgefertigt worden sind.

Bevorstehende Tagungen

Sektionsausschuss Strassentransport - London, 20. und 21. Juni 63

+++++

ITF-GEWERKSCHAFTEN DISKUTIEREN VERKEHRSPROBLEME IN DER
EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

Die Generalversammlung des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (ITF) fand am 27. und 28. Mai in Brüssel statt. Den Vorsitz führte Philipp Seibert, M.d.B., Erster Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Die Generalversammlung behandelte die Verkehrsprobleme der Gemeinschaft und die Vorschläge, die dazu von den Behörden der EWG bisher ausgearbeitet worden sind und pflegte eine Aussprache über die vom Ausschuss bisher geleistete Arbeit.

Ausser den Delegierten der ITF-Verbände der EWG-Länder und des assoziierten Griechenland, folgten den Verhandlungen auch Beobachter aus den EFTA-Ländern Österreich, Dänemark, Grossbritannien, Schweden und der Schweiz, sowie aus Finnland. Ausserdem wurde die Versammlung durch die Anwesenheit zahlreicher Vertreter der Institutionen der Gemeinschaft geehrt, wie Herr Lambert Schaus und Herr Lionello Levi-Sandri, Mitglieder der Kommission und verantwortlich für Verkehrs-, bzw. soziale Fragen. Diese beiden Mitglieder der Kommission sprachen zur Versammlung, Herr Schaus über die Durchführung des Aktionsprogramms für die gemeinsame Verkehrspolitik und Herr Levi-Sandri über die sozialen Probleme in der Verkehrswirtschaft. Die Auffassungen des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses zu verschiedenen Aspekten der Verkehrspolitik und der Sozialpolitik in der Gemeinschaft wurden in Referaten des Vorsitzenden Seibert und der zwei Vize-Präsidenten Felce und Koppens sowie von Theo Rasschaert, dem Sekretär des Ausschusses, dargelegt. H. Buiters, Generalsekretär des Europäischen Gewerkschaftssekretariats, hielt eine Begrüßungsansprache. Die ITF war durch H. Imhof, stellvertretender Generalsekretär, vertreten, der die Rolle der ITF als Bindeglied zwischen den Verkehrsgewerkschaften der Gemeinschaft und der aussenstehenden Länder in einer Ansprache darlegte.

Es ist im Rahmen des uns zur Verfügung stehenden Raums hier nicht möglich, die sehr interessanten und komplexen Probleme im einzelnen darzulegen, wie sie von allen Sprechern und in der Diskussion behandelt worden sind. Wir beschränken uns daher auf einige der wesentlichen Punkte.

Kommissar Schaus betonte die sehr wertvollen Resultate, die durch die engen Verbindungen zwischen unserem Ausschuss der ITF-Gewerkschaften und der EWG-Kommission erreicht worden sind, speziell auf dem Gebiete der Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik für die EWG und bei der Aufstellung des Aktionsprogramms. Um die Ziele zu erreichen, die sich die Gemeinschaft gesetzt hat, sei es wichtig, dass ein gutes Klima existiere. Es genüge nicht, die Römer Verträge zu haben; die diesen zugrundeliegenden Ideen müssten in die Praxis umgesetzt werden und dazu

müsse ein politischer Wille vorhanden sein. Die Politik der Gemeinschaft umfasse alle wirtschaftlichen und sozialen Fragen, die auch auf nationaler Ebene zur Behandlung gelangen und dabei handle es sich durchwegs um politische Fragen. Die Krise, die im Januar dieses Jahres wegen dem britischen Beitrittsgesuch als Mitglied des Gemeinsamen Marktes entstanden sei, bedeute einen ernsthaften Rückschlag und es sei eine Zeitlang sogar zweifelhaft gewesen, ob die Gemeinschaft diese Krise überwinden wird oder nicht. Jetzt zeigten sich aber wieder Zeichen von Tauwetter, die auf eine neue Gelegenheit hinweisen, die Arbeit der Gemeinschaft fortzuführen. Die Kommission sei darüber erfreut, dass sie bei ihren Aufgaben die Arbeitnehmerorganisationen auf ihrer Seite wisse.

Kommissar Schaus enthüllte auch, dass diese Generalversammlung des Ausschusses zusammenfalle mit der Unterbreitung von Vorschlägen an den Ministerrat der Gemeinschaft über eine gemeinsame Verkehrspolitik. Die wichtigsten dieser Vorschläge umfassten folgende Punkte:

- a) Die Einführung von Margen-Tarifen für die drei Binnenverkehrsträger;
- b) Die Aufstellung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten;
- c) Die Harmonisierung einiger Bestimmungen, die sich auf den Wettbewerb im Verkehr auswirken.

Auf dem sozialen Gebiet liegen Vorschläge vor, um ab 1. Januar 1965 und vor Ende der Übergangszeit die Arbeitsbedingungen in den drei Verkehrszweigen einander nach oben anzugleichen und um die Bestimmungen über die Besetzung von Fahrzeugen zu koordinieren. Diese Massnahmen sollen bis 1966 durchgeführt sein.

Ein Fahrtenbuch für Transportarbeiter zur Kontrolle über die Einhaltung der Arbeitsbedingungen soll auf den 1. Januar 1965 eingeführt werden und auf dem Gebiet der sozialen Sicherheit wird vor dem 1. Januar 1966 eine Entscheidung zu treffen sein über die Anwendung spezieller Bestimmungen auf dem Gebiete des Verkehrs.

Philipp Seibert betonte in seiner Ansprache, dass die gemeinsame Verkehrspolitik der EWG die zukünftige Lohn- und Sozialpolitik der Verkehrsgewerkschaften bestimmen werde. Das sei aber nicht das einzige Gebiet, das die Gewerkschaften interessiere. Sie wissen, dass der Verkehr ein wichtiger Faktor der Integration für alle anderen Wirtschaftszweige darstelle und daher für die Lebenshaltung der Völker der Gemeinschaft mit entscheidend sei. Die gemeinsame Verkehrspolitik müsse daher als der Motor der wirtschaftlichen Integration der Gemeinschaft bezeichnet werden. Man hätte aber hin und wieder den Eindruck, dass immer dann, wenn die Kommission diesen Motor auf hohe Touren bringen wolle, der Ministerrat gleichzeitig die Bremsen betätige.

Es sei natürlich verständlich, dass die historisch entwickelte Verkehrspolitik in jedem der sechs Länder der Gemeinschaft ein schweres Hindernis für die Ausarbeitung einer gemeinsamen Verkehrspolitik darstellt. Dieses Hindernis müsse aber durch

ruhige und methodische Arbeit überwunden werden. Die gemeinsame Verkehrspolitik müsse auf die Verkehrsbedürfnisse in der Gemeinschaft abgestimmt werden und sich dabei so weit als möglich auf die bestehenden Strukturen der Verkehrswirtschaft abstützen.

Liberalisierung des Verkehrs im Sinne der Römer Verträge bedeute noch nicht eine freie Marktwirtschaft im Sinne eines freien Wettbewerbs der Verkehrsträger untereinander. Wenn in den Verträgen von der Liberalisierung des Güter- und Dienstleistungsaustausches gemeinhin gesprochen werde, so sei darunter der vollständige Abbau aller Hemmnisse an den nationalen Grenzen innerhalb der Gemeinschaft zu verstehen. Die Zielsetzung der Römer Verträge gehe aber gleichzeitig weit über die Funktion einer Zollunion hinaus. Bereits in der Präambel erklären doch die Mitgliedstaaten ihren festen Willen, die Grundlagen für einen immer engeren Zusammenschluss der europäischen Völker zu schaffen und durch gemeinsames Handeln den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt der Gemeinschaft zu sichern, um die ständige Verbesserung der Lebens- und Beschäftigungsbedingungen zu gewährleisten. Das sei eine sehr umfassende Zielsetzung, eine Zielsetzung, die wir voll bejahen und an deren Erfüllung wir bereit sind, konstruktiv mitzuarbeiten.

Nach Hinweisen auf einzelne Aspekte des Verkehrs gab Philipp Seibert der Überzeugung Ausdruck, dass die Kommission in dringenden Fragen der gemeinsamen Verkehrspolitik bereits viel Zeit verloren habe. So sei beabsichtigt, erst 1965 dem Ministerrat praktische Vorschläge zur Verwirklichung der Verkehrswegeplanung zu machen. Es sei sehr zu hoffen, dass im Rahmen dieser Vorschläge auch die Finanzierungsfrage für das Verkehrswegenetz der Gemeinschaft enthalten sein werde. Was soeben von Kommissar Schaus über das geplante europäische Globalkontingent für den Strassenverkehr gesagt worden sei, müsse sehr ernsthaft überdacht werden. Bisher sei die Rede gewesen von 500 solchen Konzessionen, während nun bereits von 750 gesprochen werde. Es stelle sich die Frage, ob die nationalen Strassennetze unter Berücksichtigung aller anderen Massnahmen, die geplant seien, dieser Belastung überhaupt gewachsen sind.

Im Zusammenhang mit der Frage der Masse und Gewichte von Lastkraftwagen im internationalen Güterverkehr gab Seibert zu verstehen, dass die ITF-Gewerkschaften über die Beschlüsse des Wirtschafts- und Sozialausschusses durchaus nicht erfreut seien und vor allem nicht über den Beschluss, die zulässige Last der Einzelachse von 10 auf 13 To. zu erhöhen. Untersuchungen, die in den Vereinigten Staaten während Jahren durchgeführt worden seien, hätten ergeben, dass eine solche Erhöhung der Achslasten die Lebensdauer der Strassen um 80 Prozent herabsetze und es sei eine Tatsache, dass in Ländern wie Deutschland und den Niederlanden noch keine Strassen bestehen, die einem solchen Achsdruck auf die Dauer standhalten können.

Bei der Planung der gemeinsamen Verkehrspolitik sei es auch von Bedeutung, so führte Philipp Seibert weiter aus, die Entwicklung auf dem Gebiete der Rohrleitungen mit einzubeziehen, da es offenbar sei, dass die Rohrleitungen sehr weitgehende Auswirkungen auf die klassischen Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Schiene haben werden.

H. Koppens sprach zu den sozialen Aspekten der gemeinsamen Verkehrspolitik. Er gab einen Überblick über die unterschiedliche Entwicklung der sozialen Bedingungen, die in den einzelnen Ländern und in den drei Verkehrsträgern festzustellen sei. Aus diesen Tatsachen müssten gewisse Schlussfolgerungen gezogen werden. Es sei wünschenswert, dass im Rahmen der Vorschläge für die gemeinsame Verkehrspolitik von der Kommission auch die Forderungen berücksichtigt werden, die von den Verkehrsgewerkschaften aufgestellt worden sind. Die Einführung eines Globalkontingents für den internationalen Strassentransport innerhalb der Gemeinschaft mache es notwendig, dass auch die Arbeitszeit, die Ruhezeit und die am Steuerrad verbrachte Zeit für die Besatzung der Fahrzeuge dieses Verkehrs einheitlich geregelt werden. Als ersten Schritt in dieser Richtung sollte die Kommission das europäische Abkommen über die Arbeit von Fahrzeugbesatzungen im internationalen Strassentransport (AETR) in Kraft setzen, wie es von der europäischen Wirtschaftskommission beschlossen worden sei.

Die Kommission sollte auch der Einführung von Fahrten-schreibern auf diesen Fahrzeugen ihre Aufmerksamkeit schenken. Ausserdem sei die Besatzungsregelung dadurch zu verbessern, dass die obligatorische Zwei-Mann-Besetzung bei internationalen Fahrten auf langen Strecken eingeführt werde. Wirksame Kontrollmassnahmen seien durch eine entsprechende Organisation der Gewerbeaufsicht zu treffen. Zur Verwirklichung der sozialen Harmonisierung müsse in dreigliedrigen Ausschüssen eine sowohl für den internationalen wie für den nationalen Strassentransport in allen Mitgliedstaaten gültige Definition der Begriffe Arbeits-, Dienst- und Ruhezeit gefunden werden. Das Vorhandensein von Reedereien einerseits und Partikulieren andererseits in der Binnenschifffahrt mache auf diesem Verkehrssektor die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen besonders dringlich. Und schliesslich sollten die Generaldirektion für soziale Angelegenheiten und die Generaldirektion Verkehr der EWG eine Untersuchung über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in den Mitgliedstaaten anstellen.

Der Gewerkschaftliche Verkehrsausschuss habe für jeden der Verkehrsträger besondere Arbeitsgruppen gebildet, deren Aufgabe es sei, konkrete Beschlüsse zu diesen Fragen vorzubereiten.

P. Felce, Vizepräsident, sprach zu den Aspekten der Sozialversicherung im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik. Er gründete seine Darlegungen vor allem auf die Ergebnisse der Europäischen Konferenz über die soziale Sicherheit, die im Dezember in Brüssel zur Durchführung gelangt war. Die Untersuchungen hätten ergeben, dass gerade für den Verkehrsbereich Sonderlösungen erarbeitet werden sollten, die jedoch als Ergänzung der allgemeinen Harmonisierung auf dem Gebiete der Sozialpolitik zu betrachten seien. Im Vordergrund unserer Anstrengungen stehe eine gewisse Harmonisierung auf dem Gebiete der Altersversicherung. Hier stelle sich vor allem die Frage der Altersgrenze, die weitgehend die Kosten der Altersversicherung beeinflusse und damit ihrerseits unmittelbar auch mit den Wettbewerbsbedingungen in der Verkehrswirtschaft verbunden sei.

Für die ITF betonte H. Imhof den engen Zusammenhang, der zwischen der Arbeit der Föderation auf dem Gebiete des Verkehrs und derjenigen dieser Brüsseler Organisation bestehe. Die ITF habe sich seit vielen Jahren mit den Problemen des Verkehrs befasst, die jetzt vom Brüsseler Ausschuss behandelt werden, nämlich vor allem mit dem Problem des scharfen und unfairen Wettbewerbs zwischen einzelnen Verkehrsträgern und die daraus folgenden sozialen Konsequenzen für die Arbeitnehmer dieser Verkehrsträger. Ausserdem habe die ITF eine ausführliche Studie über verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene geschrieben, die jetzt ein wertvolles Werkzeug auch für die Arbeit des Brüsseler Ausschusses darstellt. Diese Studie sei ein wesentliches Hilfsmittel, vor allem auch für den ITF-Vertreter im Brüsseler Ausschuss, dessen Aufgabe darin bestehe, darüber zu wachen, dass die Bestrebungen der ITF-Gewerkschaften in der EWG mit jenen der ITF-Gewerkschaften ausserhalb der EWG einigermassen parallel laufen. Die Beschlüsse und Massnahmen, die im Rahmen der EWG auf dem Verkehrsgebiet getroffen werden, seien nicht ohne Auswirkungen auf die Umwelt. Daher rechtfertige es sich, dass die ITF an der Arbeit teilnehme und eine gewisse Koordinierung sicherstelle.

Und wenn schon von Koordinierung der Anstrengungen die Rede sei, so möchte er als Sprecher der ITF den Wunsch zum Ausdruck bringen, dass die Arbeit unseres Brüsseler Ausschusses enger mit der Arbeit der Gewerkschaftsvertreter im Wirtschafts- und Sozialausschuss der EWG und im Expertenausschuss nach Artikel 83 des Vertrages verbunden werde. Es sei auch notwendig, unsere Anstrengungen und Kontakte enger mit den Arbeitnehmervertretern im europäischen Parlament und mit den Vertretern des Ministerrates zu verbinden. Ausserdem sollten wir es nicht unterlassen, auf nationaler und auf EWG-Ebene der Aktivität der Arbeitgeberseite unsere Aufmerksamkeit zu widmen. Wenn unser Ausschuss über diese Aktivität etwas besser orientiert wäre, dann ergäbe sich oft die Gelegenheit, in wichtigen Fragen dem organisierten Druck der Arbeitgeber einen organisierten Gegendruck der Gewerkschaften entgegenzusetzen. Die ITF-Verbände wollen ihren Teil an der Schaffung eines starken, freien und sozial fortschrittlichen Europa leisten. Damit gäben sie gleichzeitig den weltweiten Bestrebungen der ITF die beste praktische Förderung.

Zum Schluss der Verhandlungen fasste die Generalversammlung ihre Auffassungen und Ziele in der nachfolgenden Erklärung zusammen:

ERKLÄRUNG

Die Generalversammlung des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft (I.T.F.), an der auch zahlreiche Vertreter der ITF-Verbände aus anderen europäischen Ländern als Beobachter teilnehmen, ist am 27. und 28. Mai in Brüssel zusammengetreten.

1. Die Generalversammlung bestätigt nochmals, dass der Verkehr einen Wirtschaftszweig darstellt, der nicht ausschliesslich einer sich aus der Marktwirtschaft ergebenden Preisautomatik unterworfen werden kann. Wettbewerb im Verkehr kann nur geordneter und kontrollierter Wettbewerb sein. Er setzt gleiche Startbedingungen voraus und wird durch tarifpolitische Massnahmen, Regelungen des Zugangs zum Markt sowie durch die Koordinierung der Investitionen eingeschränkt.
2. Die Generalversammlung stellt mit Befriedigung fest, dass das Aktionsprogramm und die kürzlich von der Kommission dem Ministerrat unterbreiteten Vorschläge diese Grundgedanken deutlicher als die Denkschrift zum Ausdruck bringen. Nur gleichzeitige Massnahmen auf dem Gebiet der Tarife, des Zugangs zum Markt und der Harmonisierung - insbesondere im sozialen Bereich - werden die Liberalisierung und damit die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik herbeiführen.
2. Eine wichtige Grundlage für diese gemeinsame Verkehrsordnung bietet die im Aktionsprogramm der Gemeinschaft für die zweite Stufe angekündigte wirtschaftliche Programmierung. Die Schaffung einer Gesamtperspektive für die Wirtschaft der Gemeinschaft und die wichtigsten Wirtschaftszweige wird die Ueberwindung der nationalen Gegensätze im Interesse der Gemeinschaft erleichtern. Dies gilt auch für die Untersuchung der Verkehrskosten, die den notwendigen Harmonisierungsmassnahmen eine klare Grundlage geben werden. So betrachtet, wird diesem Zweck mehr durch schnell verfügbare und in pragmatischer Weise erarbeitete Gegebenheiten als durch einen rein wissenschaftlichen Perfektionismus gedient.
3. Vor allem auf diesen Gebieten, auf denen die Präsenz des Staates am stärksten zum Ausdruck kommt, wird eine gemeinsame Politik, die den Interessen der ganzen Gemeinschaft dienen will, selten mit einem Kompromiss aus der Summe der einzelnen nationalpolitischen Praktiken übereinstimmen. Darum spielt hier das im Rom-Vertrag der Kommission anvertraute Vorbereitungs- und Vorschlagsrecht die vorherrschende Rolle. Auch im Verkehrssektor zeigen die jetzige Bilanz des Erreichten und die Erfahrungen der letzten Jahre, dass die Unterhandlungen zwischen den Ministern zu keinem echten Ergebnis führen.

In Anbetracht dieser Lage drückt die Generalversammlung die feste Ueberzeugung aus, dass in Zukunft das Initiativrecht der Kommission nicht mehr umstritten sein wird, und dass auch die Kommission das in sie gesetzte Vertrauen rechtfertigt.

4. Da die im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik ergriffenen Massnahmen sich gleichfalls - schon aufgrund der Beschaffenheit dieses Sektors - auf die Vorgänge ausserhalb der Gemeinschaft auswirken, bedauert die Generalversammlung auch von diesem Gesichtspunkt aus das Scheitern der Verhandlungen über einen Bei-

tritt Grossbritanniens zum Gemeinsamen Markt. Zusammen mit der gesamten Gewerkschaftsbewegung werden unsere Verbände weiterhin alle Bemühungen im Hinblick auf die Schaffung eines demokratischen Europas unterstützen, das politisch, sozial und wirtschaftlich integriert ist und allen demokratischen europäischen Ländern offensteht. Zu diesem Zweck werden unsere Verbände ihre Kontakte mit den der ITF angeschlossenen Bruderorganisationen aufrechterhalten und verstärken.

5. In Anbetracht dessen, dass die Generalversammlung nur über die grossen Linien der kürzlichen Vorschläge der Kommission zur gemeinsamen Verkehrspolitik unterrichtet ist, beauftragt sie den Koordinierungsausschuss, seine Stellungnahme im einzelnen festzulegen und sie auch gegenüber der Arbeitnehmergruppe des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu vertreten. Ein erster Ueberblick über diese Vorschläge zeigt indessen, dass diese Massnahmen eben doch nicht auf allen Gebieten das Stadium der Ausarbeitung erreicht haben. So beschränken sich diese Vorschläge inbezug auf den Zugang zum Markt auf das Gebiet des internationalen Strassenverkehrs und regeln ausschliesslich die multilateralen Kontingente.

Obwohl sie die Dringlichkeit dieses Problems anerkennt, zweifelt die Generalversammlung daran, dass die gemeinschaftlichen Kontingente für sich allein den von der Kommission in ihrem Aktionsprogramm aufgestellten Zielen entsprechen könnten, da das Aktionsprogramm ein auf eine ständige Marktanalyse aufbauendes Verfahren für die Kontrolle der Kapazitäten vorschlägt.

In dieser Hinsicht erinnert die Generalversammlung an ihren Vorschlag, sowohl auf der Ebene der einzelnen Staaten als auch auf derjenigen der Gemeinschaft ein zusammenhängendes System einzuführen, das von der praktisch schon vorhandenen Aufteilung in Zonen, regelmässigen und unregelmässigen Verkehrsdiensten ausgeht. Unter Zugrundelegung eines auf die verschiedenen Kategorien der Verkehrsunternehmer zugeschnittenen Konzessionssystemes würde in der Gemeinschaft ein den Verkehrsströmen angepasstes Netz von Transportverbindungen errichtet.

6. Die ständige Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen darf weder ein feierliches Versprechen noch ein sich automatisch aus der Integration ergebendes Nebenprodukt bleiben. Unsere Organisationen betrachten den sozialen Fortschritt als einen Masstab, an dem der Erfolg der Integration gemessen werden kann. Aus diesem Grunde vertritt die Generalversammlung die Ansicht, dass die sozialen Massnahmen Hand in Hand mit den wirtschaftlichen und technischen gehen müssen.

Die Generalversammlung unterstreicht die Notwendigkeit, die Untersuchungen der Arbeitsbedingungen im Strassenverkehr und in der Binnenschifffahrt in kurzer Frist fertigzustellen und möglichst rasch auf den Eisenbahnsektor auszudehnen. Ebenso notwendig bleibt die Einbeziehung des Verkehrssektors in die Erhebungen über die Lohnkosten und Arbeitereinkommen, die schon seit einigen Jahren vom Statistischen Amt der Gemeinschaften in den wichtigsten Industriezweigen durchgeführt werden.

Diese Untersuchungen werden die Verwirklichung der im Aktions-

programm herausgestellten sozialen Massnahmen, deren Reihenfolge und Zeitplan die Generalversammlung zustimmt, in der erforderlichen Weise vorantreiben. Ohne das Inkrafttreten dieser Harmonisierungsmassnahmen, die die Entwicklung einer allgemein verständlichen europäischen Terminologie fördern und im Bedarfsfall den Eigenheiten jedes Verkehrsträgers angepasst werden sollen, abzuwarten, erweist sich eine rasche Ratifizierung der A.E.T.R. durch die Mitgliedsstaaten als erforderlich.

7. In diesem Sinn begrüsst die Generalversammlung die Initiative der Kommission, noch vor Ende des Jahres ein Rund-Tisch-Gespräch über die Sozialpolitik im Verkehrswesen zu veranstalten. Sie drückt die Hoffnung aus, dass die Anwesenheit der Regierungsvertreter nicht nur eine fruchtbare und nützliche Gegenüberstellung, sondern auch die gemeinsame Festlegung der Methoden der sozialen Harmonisierung gewährleistet wird.

Die Generalversammlung ruft schliesslich die auf der Europäischen Konferenz für die soziale Sicherheit gezogenen allgemeinen Schlussfolgerungen wie auch diejenigen der Gruppe Verkehr ins Gedächtnis. Vor allem die Frage des Pensionsalters drängt auf eine rasche Lösung hin. Am Rande der Harmonisierung stellt sich, mehr in unmittelbarer Form, das Problem der Koordinierung der einzelnen Systeme der sozialen Sicherheit; hier ergibt sich die Notwendigkeit einer kurzfristigen Aussprache mit den Regierungs- und Arbeitgebervertretern.

8. Die Generalversammlung ist der Auffassung, dass der Koordinierungsausschuss sich um den weiteren Ausbau der Beziehungen zur Kommission, zum Ministerrat und zu den in Frage kommenden Ausschüssen des Europäischen Parlaments bemühen soll. Er hat die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Mitarbeit der Arbeitnehmer im Verkehr an der Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik gewährleistet wird.

+++++