



Angenommene
Beschlüsse
des ETF 2009 Kongresses



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION



27 - 29 MAY 09 • PONTA DELGADA • AZORES

Inhaltsverzeichnis

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE DES ETF 2009 KONGRESSES

PONTA DELGADA, 27.-29. MAI 2009

Beschluss 1 : Gewerkschaftsstrategie für einen Nachhaltigen Verkehr	3
Beschluss 2 : ETF-Strategie für Nachhaltige Fischerei	21
Beschluss 3 : Starke Gewerkschaften aufbauen	25
Beschluss 4 : Europäischer Sektoraler Sozialer Dialog	32
Beschluss 5 : Grundrechte im Gegensatz zu Wirtschaftsfreiheiten	35
Beschluss 6 : Koordinierung im Bereich der multinationalen Unternehmungen und Europäischen Betriebsräte	42
Beschluss 7 : Die Wirtschaftliche und Soziale Krise	45
Beschluss 8 : Eine Charta für EU-Seeleute	52
Beschluss 9 : EU-Vertretung in internationalen Gremien	54
Beschluss 10 : Europäische Rechtsvorschriften für Binnenwasserstraßen	55
Beschluss 11 : Kampf der Hafendarbeiter gegen EU-Liberalisierungsversuche für die Hafenwirtschaft	56
Beschluss 12 : Gewerkschaftliche Reaktion auf Privatisierung und Liberalisierung im Transport	60
Beschluss 13 : Gewerkschaftsfeindliche Urteile des Europäischen Gerichtshofes	61
Beschluss 14 : Sozialer Dialog und Arbeitnehmerrechte	62
Beschluss 15 : Weiterbildung für ETF-Mitgliedsorganisationen	64
Beschluss 16 : Lohnpolitik der ETF auf dem europäischen Kontinent	65
Beschluss 17 : Stoppt Sozialdumping	66
Beschluss 18 : Gegen Rassismus und Fremdenfeindlichkeit und für die Gleichberechtigung aller ArbeitnehmerInnen	68
Beschluss 19 : Einem sozialen Europa eine Zukunft geben	71
Beschluss 20 : Europäische Seeschifffahrt	81
Beschluss 21 : Zeit, sich zu wehren	82
Erklärung zu Kolumbien	84

**STRONG UNIONS
FOR
SUSTAINABLE
TRANSPORT**

ETE CONGRESSO
27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES

Item 8
Report on Activities

27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES

STRONG UNIONS FOR SUSTAINABLE TRANSPORT
27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES

**STRONG UNIONS
FOR
SUSTAINABLE
TRANSPORT**

ETE CONGRESSO
27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES



Gewerkschaftsstrategie für einen Nachhaltigen Verkehr

Einleitung¹

Seit der Verabschiedung der Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung 1992, der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls 1997 mit konkreten Zielen für die Senkung des Treibhausgasausstoßes (THG-Emissionen) bis 2012, dem Stern Bericht 2006 und der Entscheidung des EU-Gipfels 2007, die THG-Emissionen in Europa bis 2020 um 20% (gegenüber 1990) zu verringern, ist das Problem der Erderwärmung endgültig in das öffentliche Bewusstsein gerückt. Die Formulierung von schadstofffreiem und energieeffizientem Verkehr ist von großer Bedeutung für das Wohlergehen des Einzelnen und der gesamten Menschheit.

Veränderungen in den industriellen Produktionsmustern und im Handel haben den Verkehr in Europa verstärkt. Einerseits haben die neue Organisationsstruktur des verarbeitenden Gewerbes und die damit zusammenhängenden Verlagerungen (Delokalisierung) sich reduzierend auf die europäischen Emissionen in anderen Industriezweigen ausgewirkt. Sie führen andererseits zu einer stetigen Zunahme des Güterverkehrsaufkommens. Der Verkehr hat einen Anteil von 23,8 % an den THG-Emissionen und ist Schätzungen zufolge für ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in Europa verantwortlich ².

Die ETF ist der Meinung, dass Handel und Industrie sowie Regierungen in Europa zu Anstrengungen verpflichtet sind, um Beiträge zu den Fortschritten bei THG-Minderungszielen zu leisten, weil sie aktiv an der Entwicklung der aktuellen Strukturen mit Billigproduktion und -betrieb beteiligt waren. Die Transportwirtschaft muss in diesem Prozess eine aktive Rolle spielen. Die Transportwirtschaft muss auch eine aktive Rolle bei der Förderung von schadstofffreiem Verkehr übernehmen. Die ETF spricht sich für die Förderung nachhaltigen Verkehrs aus. Sie besteht jedoch darauf, dass Nachhaltigkeit und insbesondere nachhaltiger Verkehr nicht nur auf Umweltaspekte beschränkt werden dürfen, wie es häufig und fälschlicherweise in der Öffentlichkeit geschieht. Nachhaltigkeit hat drei Facetten: Sie umfasst auch soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit, wie die Lissabonstrategie von 2001 in Verbindung mit der Strategie für nachhaltige Entwicklung von 2001 eindeutig erklärt. Ohne einen nachhaltigen sozialen Ansatz kann es keinen nachhaltigen Verkehr geben.

Der Verkehrssektor ist direkt und unmittelbar von der Wirtschaftskrise als Konsequenz der skandalösen Finanzkrise und der unfairen Verteilung des Reichstums betroffen. Die Krise erhöht das Risiko eines sich beschleunigenden Sozialdumpings. Wir bestehen darauf, dass die nationalen Regierungen und die europäischen Institutionen schnell effektive Massnahmen zur Verringerung der sozialen Verwerfungen einführen und langfristige Investitionen in eine nachhaltige Zukunft für Beschäftigte und die Menschen sichern. Die Festlegung einer Politik zugunsten nachhaltiger Entwicklung und eines nachhaltigen Verkehrs ist aber eine mittel- und langfristige Strategie, um das langfristige Überleben unseres

¹ **Anmerkung:** Die ETF vertritt ArbeitnehmerInnen aller Verkehrsarten und der Logistik ebenso wie die Fischer. Dieses Dokument konzentriert sich auf die Verkehrssäule der ETF für ganz Europa, dem Süden, Osten, Westen und Norden, innerhalb der Europäischen Union und ausserhalb der EU. Ein zusätzliches Dokument befasst sich mit nachhaltiger Fischereipolitik aus gewerkschaftlicher Sicht.

² Zahlen von der Europäischen Umweltagentur, www.eea.europa.eu/themes/transport/about-transport.

Planeten zu sichern sowie Gleichheit und soziale Wohlfahrt für alle. Für die Verkehrsbeschäftigten muss sie ein nachhaltiges Arbeitsleben³ sichern.

Warum ist der Verkehrssektor in Europa derzeit nicht nachhaltig?

Es wäre falsch, mit dem „erhobenen moralischen Zeigefinger“ auf die Transportindustrie zu zeigen. Eine Reihe von Faktoren, wie die Veränderung der Produktionsabläufe, geänderte Präferenzen der Bürger in Verbindung mit nationalen Verkehrspolitiken, die diese Tendenzen unterstützt, und dem Fehlen einer nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik in den vergangenen Jahrzehnten, haben zu unserem heutigen Verkehrssystem geführt.

Der Niedergang der Grundstoffindustrien wie Kohle und Stahl hat sich auf die Transportstruktur ausgewirkt. Gleichzeitig stellten das verarbeitende Gewerbe und die Konsumgüterindustrie auf eine Produktion mit Punkt- und zeitgenauer Lieferung (just-in-time) und Nullbestandsystemen um, lagerten ihre eigenen Transport- und Logistikaktivitäten aus und verlangten gleichzeitig hohe Flexibilität und niedrige Kosten. Die Bestände existieren allerdings nach wie vor. Aber statt Lagerung in den Unternehmen sind es nun „rollende Bestände“. Der Aufstieg der Logistik, d.h. eine Reihe dem eigentlichen Transport vor- und nachgelagerter Aktivitäten (Lagerung, Verpackung, Informationsmanagement), hing stark mit der Zunahme der punktgenauen Lieferungen („just in time“) zusammen und wurde durch eine Senkung der sozialen Kosten und einem Anstieg prekärer Arbeit finanziert. Das neoliberale Wirtschaftsmodell, Standortverlagerungen von Industrien und die Globalisierung haben die Art der Produkte verändert, die in Europa transportiert werden, und die transportierten Mengen und Entfernungen beträchtlich erhöht. Die Produktionsprozesse haben sich geändert und Halbfertigprodukte werden zunehmend in immer entlegeneren Teilen der Welt gefertigt und montiert. Die aufgrund einer falschen Verkehrs- und Sozialpolitik extrem niedrigen Transportkosten begünstigen unvernünftige Transporte wie zum Beispiel den des berühmten Joghurts, einem eindeutig lokalen Produkt, dessen Bestandteile über 10.000 km in Europa transportiert werden, bevor er die Verbraucher erreicht.

Diese Änderungen in der Organisation der Industrieproduktion und die daraus resultierenden Transport- und Logistiksysteme basieren in gewissem Umfang auf sehr geringen Transportkosten. Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Transportwirtschaft zu einer stark deregulierten und fragmentierten Industrie mit starkem Verdrängungswettbewerb geworden ist, wodurch die Transporttarife niedrig gehalten werden. Einer der Effekte sind extrem geringe Gewinnmargen in großen Teilen der Lieferkette. Viele Arbeitgeber versuchen, ihre Gewinnmargen durch Sozialdumping und prekären Arbeitsbedingungen zu erhöhen. Die große Mobilität der ArbeitnehmerInnen im Transportsektor – ein Merkmal der Branche – wird von zynischen Arbeitgebern durch Sozialdumping weiter ausgebeutet. Das Phänomen ist im See- und Straßenverkehr, der Binnenschifffahrt und dem Lagerwesen am schlimmsten, aber auch in stärker regulierten Verkehrssektoren wie der Luftfahrt und dem Schienenverkehr ist dieser Trend aufgrund der Privatisierungs- und Liberalisierungspolitiken zu beobachten.

Die Individualisierung der persönlichen Lebensweise und der private PKW als Ausdruck individueller Freiheit haben die Automobilindustrie zum wichtigsten industriellen Arbeitgeber in Europa aufsteigen lassen. Die Infrastruktur- und

³ „ 21. Ein **nachhaltiges Arbeitsleben** bedeutet ein gutes Niveau an Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, das neue Risiken berücksichtigt, ein Arbeitsleben in dem Beschäftigte sich nicht „auslaugen“ (wear out) aufgrund ihrer Arbeit. Es bezieht ebenfalls moderne und stabile vertragliche Beziehungen ein, die die Möglichkeit von Karriereverbesserungen, Sicherheit, gleiche Bezahlung für gleichwertige Arbeit und die Vereinbarkeit von Arbeits-, Familien- und Privatleben. Aktionen zu bevorzugen, die alle Formen von Diskriminierung einschliesslich Geschlechterdiskriminierung beenden, ist unverzichtbar für ein nachhaltiges und faires Arbeitsleben.“; aus der EGB Resolution: „Ein neuer Deal für Sozialpolitik“ vom 4./5. März 2008.

Wohnungsbaupolitik (Zersiedelung) sowie die Steuerpolitik haben jahrzehntelang die Tendenz zur Nutzung des PKW zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs begünstigt. Es wurde über Jahre nicht in den öffentlichen Verkehr investiert. Das Ergebnis sind Staus und enorme Luftverschmutzungsprobleme in den Städten, in denen 80% ⁴ der europäischen Bevölkerung lebt. In Mittel- und Osteuropa, Südosteuropa, Russland und der Ukraine sind nach den politischen Umwälzungen in der Region die gleichen Trends zu beobachten, oder in der Türkei als Beitrittsland zur EU, wo der modale Anteil des immer noch stark vertretenen Schienenverkehrs abnimmt und der Straßenverkehr zunimmt.

Steuervorteile für einige Verkehrsträger und die Tatsache, dass die externen Kosten des Verkehrs (z. B. Kosten durch Lärm und Luftverschmutzung, THG-Emissionen) größtenteils von der Öffentlichkeit getragen werden, haben ebenfalls zur Entwicklung eines nicht-nachhaltigen Verkehrssystems beigetragen.

Eine europäische Verkehrspolitik war bis Anfang der 1990er Jahre quasi nicht existent und konzentrierte sich dann – mit dem ersten Verkehrsweißbuch von 1992 – auf die Liberalisierung und Schaffung eines Binnenmarkts für alle Verkehrsträger. Die europäische Verkehrspolitik beschränkte sich darauf, die Transportwirtschaft durch die Liberalisierung besser auf ihre Unterstützerrolle für den europäischen Binnenmarkt vorzubereiten. Im Ergebnis hat die europäische Verkehrspolitik zur Entstehung eines nicht-nachhaltigen Verkehrssystems beigetragen. Erst mit dem zweiten Verkehrsweißbuch von 2001 führte die Europäische Kommission Ziele wie die modale Verlagerung ein, Förderung einer besseren Ausgewogenheit der Verkehrsträger und Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrszunahme. Die Instrumente konzentrierten sich jedoch noch immer auf die Liberalisierung wogegen proaktivere Ansätze nicht entwickelt wurden, wie etwa die Internalisierung der externen Kosten, eine integrierte Raumordnungs- und Infrastrukturpolitik über die TEN-V hinaus. Von den neuen Zielen blieb also nur leere Rhetorik, und die Entkopplung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum wurde sogar offiziell aufgegeben.

Die EU-Verkehrspolitik strahlt aber über die Grenzen der EU hinaus. Die Politik zur Entwicklung von pan-europäischen Verkehrskorridoren (z.B. TRECECA, Ost-West-Korridor Zentralasien – EU – Kaspisches und Schwarzes Meer, der u.a. die Ukraine oder die Türkei einbezieht, Abkommen unterzeichnet 1998) , ersetzt durch die EU Nachbarschaftspolitik und die Verlängerung der trans-europäischen Netze, die Aushandlung von Verkehrsverträgen (z.B. EU – Schweiz, EU – Südosteuropa) und Abkommen und die Einrichtung von bilateralen Dialogen (z.B. EU – Russland) haben alle zum Ziel, die Liberalisierungs- und DeregulierungsPolitik sowie die Restrukturierung ehemaliger öffentlicher Unternehmen über die Grenzen der EU hinaus zu exportieren im Sinne eines schnellen, ungehinderten Warenverkehrs in ganz Europa. Die Konzentration der finanziellen Mittel in diese Projekte bedroht auch in den EU Nachbarländern sekundäre Infrastruktur und die ländliche Anbindung. Die soziale Dimension fehlt dabei völlig. Noch nicht einmal die Mindeststandards des EU Sozial-Aquis schützt die Beschäftigten in den betroffenen Ländern.⁵

Aber die Liberalisierungspolitik hat zu einem Verkehrssystem geführt, das ökologisch nicht nachhaltig ist. Sie fördert auch ein sozial nicht-nachhaltiges Verkehrssystem. Aus Sicht der Transportarbeiter findet die Liberalisierungspolitik mit ihren Schwerpunkten der Schaffung des Binnenmarkts und der Globalisierung auf dem Rücken der TransportarbeiterInnen statt: Ein massiver Personalabbau in manchen Branchen, der Ersatz von qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen durch minderwertige, zunehmende Unsicherheit, der Verlust europäischen Know-hows, die Diskriminierung von ArbeitnehmerInnen auch aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit, stärkerer Einsatz von Leiharbeitern,

⁴ Für ein mobiles Europa –Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent– Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 (KOM(2006)314), S.14

⁵ Es mag eine Ausnahme in dem Fall des zukünftigen Verkehrsvertrags zwischen der EU und den südosteuropäischen Ländern geben. Die ETF setzt sich stark für ein Sozialkapitel in dem geplanten Vertrag sein.

Zunahme von (Schein)Selbstständigkeit, Zunahme atypischer und prekärer Beschäftigungsverhältnisse, das ‚Ausfliegen‘ von Arbeitsverträgen, ein Mangel an Durchsetzung der Entsende-Richtlinie zum Beispiel bei Kabotagediensten, der zunehmende Flexibilität (Arbeitszeiten, Arbeitsbelastung etc.), geringere Investitionen in Ausbildung und Arbeitsschutz, Sozialdumping. Unterbezahlte Beschäftigung und ArbeitnehmerInnen, die trotz Beschäftigung arm sind („working poor“), sind Phänomene, die im Transport- und Logistiksektor zunehmend auftreten.

Insbesondere für Frauen bleiben weite Teile des Arbeitsmarktes Transportwirtschaft angesichts dieser Umstände unzugänglich oder sie müssen – wenn sie dennoch dort beschäftigt sind – unter immer prekäreren Bedingungen arbeiten. Außerstande, Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen oder eine Familie zu ernähren, werden sie oft aus der Branche getrieben.

Die ETF stellt fest, dass es aktuell nur wenige Studien zur sozialen Lage von Transportarbeitnehmern und -nehmerinnen gibt. Es gibt auch keine seriösen Studien zu den sozialen Folgen der EU-Verkehrspolitik. Die ETF hat in der Vergangenheit enormes Desinteresse und die Missachtung der sozialen Folgen für die Branche festgestellt. Dies ist nicht hinnehmbar, insbesondere wenn man bedenkt, dass der Transportsektor ein arbeitsintensiver Wirtschaftszweig ist und einen Anteil von 5% an der Gesamtbeschäftigung in Europa hat. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Branche angesichts der demographischen Entwicklungen und ihrer mangelnden Attraktivität beträchtliche Probleme haben wird, genügend Arbeitskräfte zu finden.

Was will die ETF?

Um die beschriebenen Trends zu vermeiden, fordert die ETF Schluss mit der EU-Liberalisierungs- und den nationalen Privatisierungspolitiken ! Schluss mit dem ideologischen Ansatz, dass die Marktkräfte/Wettbewerb das effizienteste Verkehrssystem hervorbringen werden ! Die ETF will in einem ersten Schritt ein Moratorium der Liberalisierung der Verkehrsarten, da sie lediglich öffentlich Monopole durch private Monopole ersetzt oder zu Fragmentierung und zerstörerischen Wettbewerb zum Nachteil der Beschäftigten führt.. Die ETF will **eine aktive und integrierte Verkehrs-, Sozial-, Finanz- und Kohäsionspolitik**, die ein ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltiges Verkehrssystem in Europa unterstützt. Das gilt für ganz Europa, nicht nur für die Staaten der EU. Die Europäische Union in ihrer Kooperation mit den Nachbarstaaten diese Prinzipien fördern.

Die ETF möchte **eine aktive Verkehrspolitik**, die auf fairer Preisgestaltung, modaler Verlagerung des Verkehrs und Förderung von Multimodalität aufbaut. Die ETF ist gegen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, bei dem ein einzelner Verkehrsträger begünstigt wird. Die gesamte Verkehrskette muss analysiert und bewertet werden, um den ökologischen, sozialen und Sicherheitsanforderungen zu genügen. Dies ist eine Vorbedingung für die Entstehung einer nachhaltigen Kombination verschiedener Verkehrsträger – für den Personen- und Güterverkehr – in einem multimodalen System. Die Frage, wer dafür zuständig ist, diese nachhaltigen Verkehrsketten zu organisieren, ist jedoch sehr wichtig. Aus Sicht der ETF darf man dies daher nicht dem Markt überlassen. Dies liegt in der Verantwortung der Nationalstaaten in Europa, und innerhalb der EU auch in der Verantwortung der Europäischen Kommission in Kooperation mit den EU-Institutionen.

Die ETF besteht auf einer Bewertung der kurz- und langfristigen sozialen Konsequenzen einer modalen Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern und der Veränderungen im Sinne einer nachhaltigen multimodalen Verkehrskette. Insbesondere die negativen quantitativen und qualitativen Beschäftigungsfolgen (Beschäftigungsabbau, Druck auf die

Arbeitszeit, Löhne und Gehälter etc.) aufgrund einer aktiven Politik der modalen Verlagerung müssen bekannt sein und soziale Maßnahmen zur Behebung möglicher Negativauswirkungen erarbeitet werden.

Die ETF möchte eine Infrastrukturpolitik und Infrastrukturinvestitionen, die nachhaltigeren Verkehrsträgern den Vorzug geben und den kombinierten Verkehr, intermodale Knoten und Terminals fördern. Eine integrierte und abgestimmte Infrastrukturplanung auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene ist unerlässlich, um eine nachhaltige multimodale Verkehrskette aufzubauen. Eine solche Politik muss den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt stützen. Dies gilt auch für die paneuropäische Ebene. Kooperationen bei der Infrastrukturpolitik und Förderung von Projekten muss bestehende Infrastruktur für umweltfreundlichere Verkehrsarten schützen und nicht zerstören.

Die ETF möchte eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätspolitik, die

- **Mobilität als ein Individualrecht anerkennt und**
- **Mobilität als ein öffentliches Gut versteht, das jedem/r Bürger/in zur Verfügung steht.**

Mobilität ist ein öffentliches Gut, weil sie garantiert Zugang zum wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Leben. Der **öffentliche Kollektivverkehr** ist das geeignetste Mittel, Mobilität zu garantieren und muss daher allen Bürger/innen unter sicheren, ökologisch nachhaltigen Bedingungen zugänglich sein. Er dient der Daseinsfürsorge. Dieses Recht auf Mobilität wird durch Anlagen, Infrastrukturen, Netze und Know-how gewährleistet, die sich im Laufe der Jahre verschlechtern haben. Sie müssen erhalten, verbessert und an zukünftige Generationen weitergegeben werden. Der Staat ist verpflichtet, dieses Recht zu garantieren. Sie muss daher das Herzstück der Verkehrspolitik im Bereich des Personenverkehrs sein. Die ETF möchte eine europäische, nationale, regionale und lokale Politik, die die modale Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr fördert. Es liegt in der Verantwortung der Nationalstaaten, Regionen und Städte, hochwertigen öffentlichen Kollektivverkehr anzubieten und dessen Finanzierung zu sichern.

Die ETF möchte eine Kombination von Verkehrs- und Sozialpolitiken, die sozialverträgliche Arbeitsbedingungen, Sicherheit vor Übergriffen und Aggressionen durch Dritte gegenüber den Beschäftigten und Nutzern, Verkehrssicherheit für die ArbeitnehmerInnen und Nutzer sowie den Arbeitsschutz für die Beschäftigten des Transportsektors gewährleistet. Aggressionen und Gewalt zählen zu den Hauptursachen, die eine angemessene Integration von Frauen in allen Verkehrsberufen verhindern und es ihnen ebenfalls schwer macht, ihre Arbeitsplätze zu halten. Der Verkehr steht im Hinblick auf Vorkommnisse von Gewalt am Arbeitsplatz an zweiter Stelle aller Wirtschaftszweige. Eine komplexe soziale Verkehrspolitik, die darauf abzielt, Frauen und junge Menschen für den Verkehrssektor zu interessieren und sie zu halten, muss darum das Problem von Gewalt behandeln.

Die ETF möchte eine **Sozialpolitik für die Verkehrswirtschaft**, die Sozialdumping und eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen im Transportsektor verhindert. Diese Verkehrs-Sozialpolitik muss sicher stellen, dass Wettbewerb – egal ob inter- oder intra-sektorielle – auf Basis non Qualität der der angebotenen Dienste und nicht auf Basis unterschiedlicher Arbeits- und Sozialbedingungen erfolgt. Die ETF wiederholt ihre Zustimmung zu den Zielen der Lissabonstrategie, zu denen die Schaffung von „mehr und besseren Arbeitsplätzen“ und die Erhöhung der Frauenbeschäftigungsquote auf 60% zählen. Der Transportsektor ist sehr arbeitsintensiv und daher für die Schaffung von Arbeitsplätzen und Beschäftigung von Frauen prädestiniert.

Wenn verkehrspolitische Maßnahmen zur Förderung ökologisch nachhaltiger Verkehrssysteme zu kurzfristigen

sozialen und Beschäftigungsproblemen führen, müssen soziale Flankierungsmaßnahmen für die betroffenen ArbeitnehmerInnen angeboten werden. Dies erfordert konsequente soziale Folgenabschätzungen.

Die ETF beharrt darauf, dass Verkehr nur dann nachhaltig ist, wenn wirtschaftliche, ökologische und soziale Nachhaltigkeit Hand in Hand gehen.

Die Instrumente

Die ETF ist überzeugt, dass nach jahrzehntelanger Deregulierung eine **Neuregulierung** des Transportsektors erforderlich ist. Der Markt ist nicht in der Lage, ein nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen. Diese Neuregulierung des Sektors muss natürlich nachhaltigen Verkehr im weitesten Sinne der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit fördern. Die sozialen Auswirkungen müssen berücksichtigt werden. Eine kohärente Raumordnungs- und Verkehrsinfrastrukturpolitik, die die wirtschaftliche und soziale Entwicklung von Regionen und nicht nur einiger Wirtschaftszentren in Europa oder entlang der pan-europäischen oder transeuropäischen Korridore ermöglicht, ist zu gewährleisten.

Der zunehmende Containeranteil im Güterverkehr und die Schaffung von Drehkreuzsystemen im Personenverkehr ziehen eine Unterteilung der Transportkette in einzelne Verkehrsträger nach sich. Ein Container wird nacheinander von einem oder mehreren Zügen, Schiffen oder Flugzeugen, Binnenschiffen und LKWs von einem Ende der Lieferkette zum anderen befördert, während ein Passagier seinen PKW, Fahrrad, Zug, U-Bahn, Bus oder Flugzeug nutzt, um von A nach B zu kommen. Die Verkehrsunternehmen sind zunehmend multimodal ausgerichtet, um die gesamte Lieferkette abdecken zu können. Diese Vernetzungstendenzen werden durch kurzfristige Gewinnambitionen und Deregulierung, die die modale Verlagerung auf die Straße stärkt, in Frage gestellt. Eine Neuregulierung bedeutet, dass von der lokalen bis zur globalen Ebene wieder öffentliche Politiken verabschiedet werden, um innerhalb der Lieferketten die modale Verlagerung auf wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltigere Verkehrsträger zu fördern.

Die ETF unterstützt eine **Preispolitik**, die auf dem Nutzer- und Verursacherprinzip („user pays“ und „polluter pays“) basiert. Luftverschmutzung, lärmbedingte Erkrankungen, Treibhausgasemissionen, Verkehrsüberlastung, Unfälle etc. verursachen Kosten, die derzeit von der Öffentlichkeit und nicht von den Nutzern/Verursachern getragen werden. Diese „externen Kosten“ müssen in den Preis für den Verkehr eingerechnet, d.h. internalisiert, werden.

Die Politik muss sicher stellen, dass höhere Kosten der Unternehmen aufgrund der Anrechnung externer Kosten nicht durch eine Reduzierung der Personalkosten kompensiert werden (niedrigere Löhne, längere Arbeitszeiten, etc.). Sie müssen an die Kunden weiter gegeben und/oder von den Gewinnen der Unternehmen gedeckt werden. Ein Weg dahin führt über die Einführung von strengeren Zugangsregeln zu dieser Branche und somit über eine Verminderung von ruinösem Wettbewerb aufgrund von Überkapazitäten. Nur so entsteht durch die Anrechnung externer Kosten ein Lenkungseffekt, ein Anreiz für Investitionen in grüne Technologien und zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsarten. Nur so können die ökologischen und sozialen Ziele gleichzeitig verfolgt werden.

Die Einführung des Nutzer-/Verursacherprinzips in der Verkehrswirtschaft muss die internationale Dimension und die sozialen Auswirkungen in den Verkehrssektoren berücksichtigen, die direkt dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind. Die sozialen Folgen für die TransportarbeitnehmerInnen der unterschiedlichen Verkehrsträger müssen konsequent bewertet werden. Ein sozialer Dialog muss auf europäischer, nationaler, sektoraler und Unternehmensebene

eingrichtet werden, um die möglichen kurz- und langfristigen Beschäftigungseffekte der „Internalisierungspolitik“ zu behandeln und Lösungen für die betroffenen ArbeitnehmerInnen zu finden.

Die EU und die nationalen Regierungen müssen Programme entwickeln, um den kurzfristigen sozialen Folgen dieser Politik zu begegnen. Sie müssen den Übergang zu anderen Beschäftigungsalternativen fördern. Um solche Programme zu finanzieren, könnte ein Teil der Einnahmen aus der Belastung der Verkehrsträger mit den externen Kosten als eine Möglichkeit verwandt werden. Die ETF fordert, den „Fond zur Anpassung an die Globalisierung“ auszuweiten und soziale Massnahmen zum Ausgleich von negativen Effekten durch die Klimaschutzpolitik zu finanzieren.

Es ist eine Tatsache, dass der höhere Anteil der Treibhausgasemissionen im Strassenverkehr durch die private PKW-Nutzung produziert wird. Es ist dringend erforderlich, „saubere“ Fahrzeuge und eine Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr zum öffentlichen Kollektivverkehr zu fördern. Es obliegt den Nationalstaaten, Regionen und Kommunen, über die Einführung des Nutzer- und Verursacherprinzips für die private PKW-Nutzung zu entscheiden. Die ETF betont jedoch, dass der Bevölkerung Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in Form von öffentlichem Verkehr angeboten werden müssen und der öffentliche Verkehr einer angemessenen Finanzierung bedarf, um allen Nutzern Zugang zu einem hochwertigen Angebot zu bieten.

Die ETF weist darauf hin, dass einzelne Verkehrsträger unterschiedlichen internationalen, europäischen und nationalen Besteuerungssystemen unterliegen. Ein faire Preisgestaltung für alle Verkehrsträger muss auch diese unterschiedlichen Besteuerungssysteme berücksichtigen.

Die **Infrastrukturpolitik** ist ein unerlässliches Instrument, um nachhaltigere Verkehrsträger sowie die intermodalen Knoten und Terminals, den kombinierten Verkehr und multimodale Transportlösungen zu fördern. Es ist klar, dass jeder Verkehrsträger notwendig ist.

Die europäischen und nationalen Infrastrukturpolitiken dürfen sich jedoch nicht darauf konzentrieren, riesige transeuropäische und paneuropäische Achsen/Korridore zu entwickeln. Um den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in Europas Regionen zu fördern, ist eine bessere Verknüpfung zwischen der pan-/ transeuropäischen Infrastruktur und dem Zugang zu den Regionen mit nachhaltigen Verkehrsträgern notwendig. Dies gilt insbesondere in Mittel- und Osteuropa oder Südosteuropa, wo Finanzzwänge dazu führen, dass sich Infrastrukturinvestitionen auf die pan-/ transeuropäischen Korridore und die Straßeninfrastruktur konzentrieren und Eisenbahntrassen stillgelegt und Regionen vom Bahnnetz abgeschnitten werden.

Die ETF betont, dass die Infrastrukturplanung auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene stärker integriert und für diesen Zweck ein europäisches Instrument geschaffen werden muss.

Infrastrukturfinanzierung muss Priorität haben – insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise. Die Maastricht-Kriterien haben sich jedoch als hinderlich für die notwendigen politischen und wirtschaftlichen Maßnahmen erwiesen. Die dreiprozentige Begrenzung des Defizits für öffentliche Ausgaben sollte daher aufgehoben werden, unter anderem um Investitionen in den Bau und Unterhalt nachhaltiger Verkehrsinfrastrukturen in den EU-Mitgliedsstaaten zu ermöglichen. Dies sollte gleichzeitig das Startsignal für eine vollumfängliche Neubewertung der Maastricht-Kriterien sein, um Arbeitsplätze und die soziale und ökologische Nachhaltigkeit als weitere Kriterien aufzunehmen. Einnahmen aus der Berechnung externer Kosten müssen zum Teil für nachhaltige Infrastruktur verwendet werden. Die ETF fordert im Kontext der Finanz- und Wirtschaftskrise die Verabschiedung eines Investitionsprogramms, das unter anderem für die Finanzierung von nachhaltigen Infrastrukturen verwendet wird.

Saubere Transportfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge müssen weiter gefördert werden. Die Technologieförderung zur Steigerung der Energie- und Kraftstoffeffizienz und zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen ist ein unverzichtbarer Bestandteil zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs. Die ETF ist für eine Umweltpolitik, die Emissionsstandards festlegt, die Anreize für Innovationen geben. Die Forschungspolitik muss weniger Umweltverschmutzung und höhere Energieeffizienz fördern. Bei der Einführung alternativer Kraftstoffe müssen jedoch schädliche Nebenwirkungen wie die Verdrängung der Nahrungsmittelproduktion durch die Erzeugung von „Biokraftstoffen“, die Zerstörung von tropischen Regenwäldern etc. vermieden werden.

Technologien zur Förderung einer „**intelligenten Transportnutzung**“ können zu effizienterem Verkehr beitragen, indem Leerfahrten vermieden und verkehrsbedingte Umweltverschmutzung verringert wird. Diese Maßnahmen müssen jedoch im Hinblick auf ihre sozialen Folgen bewertet werden. Eine effizientere Steuerung von Verkehrsströmen erfordert eine sozialverträglichere Planung von Dienstplänen, Arbeitszeiten, Pausen und Ruhezeiten, Arbeitsbelastung etc. Die Forschungspolitik muss auch die technische und soziale Forschung berücksichtigen. Sie muss darauf abzielen, eine bessere Planung der Verkehrsströme positiv zu nutzen, um eine bessere Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf für Transport- und Lagerarbeiter zu erreichen und somit den Zugang für Frauen zu diesem Beruf zu erleichtern.

Wenn die Sicherheit der Transportarbeiter und Nutzer nicht verbessert wird, bleibt nachhaltiger Verkehr ein kühner Traum. Die Sicherheitsverfahren und -bestimmungen müssen verbessert werden; zu ihrer Durchsetzung müssen geeignete Mittel und Sanktionen gegenüber Unternehmen effektiv angewandt werden, die diese Regeln nicht einhalten. Eine Neuregulierung bedeutet auch, dass die Verkehrs- und Navigationsbestimmungen einer Feinabstimmung unterzogen werden, um die Folgen von Staus und Luftverschmutzung zu begrenzen, dass die Kabotage reguliert wird, dass die von den Transportunternehmen zu erfüllenden Anforderungen strenger sind, für die Anlagen strengere Sicherheitsstandards gelten und der Berufszugang für die mobilen ArbeitnehmerInnen erst nach Abschluss einer Grundausbildung sowie kontinuierlicher Fortbildungskurse erteilt wird.

Die ETF ist der Überzeugung, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik die sozialen Folgen einer modalen Verlagerung für alle TransportarbeiterInnen berücksichtigen muss. Im Gegensatz zu einer Politik, die auf Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern basiert und den billigsten Bieter zu Lasten der sozialen Dimension fördert, ist das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die Fähigkeiten und sozialen Bedingungen aller Transportarbeiter zu verbessern. Daher ist eine zukunftsorientierte Steuerung der Beschäftigung, Berufsausbildung und Qualifikationen sowie eine Verbesserung aller Transportberufe in ganz Europa erforderlich. Während es bei der Deregulierung nur um kurzfristige Gewinne geht, ermöglicht die nachhaltige Verkehrspolitik der öffentlichen Hand eine Steuerung der mittel- und langfristigen Entwicklung.

Das Kernstück der ETF-Forderungen nach politischen Maßnahmen zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs ist eine konsequente **Sozialpolitik für die Verkehrswirtschaft**.

Im Hinblick auf eine EU-Sozialpolitik für die Verkehrswirtschaft fordert die ETF :

- Förderung der Beschäftigung von Frauen in der Transportwirtschaft, um die Ziele der Lissabonstrategie zur Frauenbeschäftigungsquote zu erfüllen; die Gewinnung von Frauen in Verkehrsberufen hängt massgeblich davon ab, dass sich die heute noch männlich zentrierte Verkehrswirtschaft an die spezifischen Bedürfnisse von weiblichen Beschäftigten anpasst,

- Verbesserung der nationalen und der EU-Arbeitszeitgesetzgebung für alle Verkehrsträger; Einbeziehung von Maßnahmen zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben in die Arbeitszeitgesetzgebung;
- Effektive Durchsetzung der Sozialgesetzgebung über Arbeits- und Ruhezeiten in allen Sektoren; Einführung und/oder Verbesserung von EU-Rechtsvorschriften für effektive regelmäßige Prüfungen der Arbeits- und Ruhezeiten mobiler ArbeitnehmerInnen aller Verkehrsträger und wirksame Sanktionen bei Nichteinhaltung; Verbot des ‚Ausflaggens‘ von Arbeitsverträgen; Verbesserung der Entsende-Richtlinie, so dass sie für mobile Verkehrsbeschäftigte effektiv anwendbar ist und als ein Minimum die Bedingungen des Aufnahmestaates sichert; Erstellung und Veröffentlichung einer schwarzen Liste von Unternehmen, die die Sozialgesetzgebung nicht einhalten; die Mitgliedsstaaten müssen die Kapazitäten und Qualität ihrer Kontrollbehörden verbessern und sich besser abstimmen und kommunizieren;
- Verbesserung der Ausbildungs- und Zertifizierungsgesetzgebung zur Stärkung der Qualifikationen, Einführung starker Elemente des lebenslangen Lernens; ggf. Einführung von Zertifizierung, wo diese nicht vorhanden ist und von den ArbeitnehmerInnen gewünscht wird; die Zertifizierung erleichtert die geografische Mobilität der ArbeitnehmerInnen – ein Bürgerrecht in der EU;
- Arbeitsschutzstandards sind nicht als Kosten und Effizienzhemmnisse zu betrachten. Sie sollten vielmehr eingeführt, verbessert und durchgesetzt werden.
- Einführung oder Verbesserung bestehender EU-Gesetzgebung zu Mindestbemannungsstandards für Hochseefähren, Binnenschiffe und Flughafenaktivitäten im Zusammenhang mit der Wartung von Flugzeugen, um Sicherheit und ein hohes Qualifikationsniveau zu garantieren;
- Durch EU-Gesetzgebung verbindliche Vorgabe von sozialen, ökologischen und qualitativen Kriterien für wettbewerbliche Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr, wenn lokale Behörden diese wählen;
- Durch EU-Gesetzgebung verbindliche Vorgaben zum Schutz von Arbeitsplätzen bei Ausschreibungen öffentlicher Verkehrs- und Bodenabfertigungsdienste oder anderer ausgeschriebener Dienstleistungen;
- Beendigung von Sozialdumping in der Kobotage und im grenzüberschreitenden Verkehr; Gewährleistung, dass die Bedingungen des Aufnahmestaats für Kobotagedienstleistungen gelten; Unterstützung einer europäischen Politik zur Koordinierung von Kollektivverhandlungspolitiken über die Grenzen insbesondere für mobile ArbeitnehmerInnen, die auf dem gleichen Markt konkurrieren (z.B. internationale Kraftwagenfahrer);
- Beseitigung der Diskriminierung von TransportarbeiterInnen aufgrund der Staatsangehörigkeit (oder des Wohnorts) oder jeder anderen Form von Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, Alter oder Rasse;
- Verteidigung und Definition der öffentlichen Dienste und Dienste von allgemeinem Interesse (Daseinsvorsorge), die nicht ausschließlich den Marktregeln unterworfen werden dürfen, sondern dem Interesse der Bevölkerung;
- Durchführung sozialer Folgeabschätzungen für jeden Verkehrsträger (nicht nur für Einzelmaßnahmen);
- Konzeption von Unterstützungsprogrammen und sozialen Begleitmaßnahmen im Falle kurzfristiger sozialer Negativauswirkungen für einzelne Verkehrsträger.

Die Europäische Kommission muss den europäischen sozialen Dialog in den einzelnen Verkehrssektoren aktiv fördern und die Sozialpartner ausdrücklich anhalten, in ihrem Zuständigkeitsbereich auf europäischer Ebene eigene Lösungen zu finden.

Die ETF ruft in Erinnerung, dass die Sozialgesetzgebung der EU auf Mindeststandards basiert. Die EU-Mitgliedsstaaten sind berechtigt, nationale Gesetze zu verabschieden, die darüber hinausgehen, und die ETF ruft sie auf, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. EU-Standards dürfen nicht aufgrund eines niedrigen gemeinsamen Nenners festgelegt werden, der manche Staaten und Arbeitgeber dazu ermutigt, die nationalen Standards herabzusetzen.

Die ETF ist der Ansicht, dass alle anderen europäischen Länder, die nicht der EU angehören, über nationale Gesetze ähnliche Rechte, Garantien und Standards einführen müssen.

Die ETF schätzt den **europäischen sozialen Dialog** und ruft die europäischen Arbeitgeberorganisationen auf, sich für gemeinsame Aktivitäten und aussagekräftige Ergebnisse, beispielsweise in folgenden Bereichen, einzusetzen:

- Verbesserung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften, Fortbildung und lebenslanges Lernen, Arbeitsschutzstandards in den einzelnen Sektoren etc.;
- Förderung der Frauenbeschäftigung in den verschiedenen Transportsektoren.

Die ETF ruft die europäischen Arbeitgeberorganisationen und die Europäische Kommission auf:

- Eine Debatte zum Image der Transportwirtschaft als Arbeitgeber und zur Attraktivität der Branche angesichts der demographischen Entwicklung in Europa einzuleiten;
- Sozialverantwortliche Unternehmensführung (CSR) der Firmen und Auftragnehmer hinsichtlich des nachhaltigen Verkehrs in das Programm des Sozialdialogs aufzunehmen;
- Als ersten Schritt den sozialen Dialog nachdrücklich und konsequent zu fördern; bringt dieser kein Ergebnis, Verbesserung/Einführung von Rechtsvorschriften.

Die ETF betont, dass gewerkschaftliche Rechte, das Organisationsrecht und Recht auf Arbeitskampf zu den **zentralen arbeitsrechtlichen Standards** gehören. Die ETF ist äußerst besorgt über die Tatsache, dass in der Europäischen Union die „Freiheiten des Binnenmarkts“ diese zentralen arbeitsrechtlichen Standards zu untergraben (aufzuheben) scheinen. Sozialer Dialog, sei es auf europäischer, nationaler oder betrieblicher Ebene, ist wirkungslos und hat reine Alibifunktion, wenn diese arbeitsrechtlichen Standards nicht gewährleistet sind.

Die ETF plädiert vehement für die Einführung einer sozialen Fortschrittsklausel in Europa. Die ETF lehnt es ab, dass die soziale Dimension hinter Marktinteressen zurücktritt, wie es die Lesart des Europäischen Gerichtshofs zu sein scheint und verlangt eine Hierarchie der Standards, die die Förderung der Marktfreiheit, Einhaltung der Grundrechte der ArbeitnehmerInnen und Bekämpfung des Klimawandels und der Erderwärmung miteinander verbindet. Die jeweils günstigsten Sozialrechtsvorschriften des Aufnahmelandes bzw. Herkunftslandes sollten gelten.

Was wird die ETF tun?

Gegenüber den europäischen Institutionen und den internationalen Institutionen in Europa:

Die ETF wird ihre Vorschläge zur Realisierung von „nachhaltigem Verkehr“ gegenüber den europäischen Institutionen, der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Rat sowie im Rahmen des europäischen Sozialdialogs vertreten.

Die ETF wird ihre Positionen zum „nachhaltigen Verkehr“ bei den Aktivitäten der internationalen Institutionen in Europa, insbesondere der Weltbank und dem IWF, vertreten.

Die ETF schlägt vor, auf europäischer Ebene eine soziale und ökologische Beobachtungsstelle für die einzelnen Verkehrsträger zu schaffen. Diese würde als ‚Aufpasserin‘ über die verschiedenen Sektoren wachen und Aktionen einschliesslich Gesetzesmaßnahmen vorschlagen, wenn die Nachhaltigkeitsziele nicht beachtet werden.

Gegenüber den europäischen Arbeitgeberorganisationen und relevanten NRO:

Die ETF wird mit den europäischen Arbeitgeberverbänden ihre Strategie für einen nachhaltigen Verkehr diskutieren, um die sozialen Folgen gemeinsam abzuschätzen und Massnahmen zu verhandeln – wenn notwendig – für eine sozial nachhaltige Anpassung des Sektors.

Die ETF wird mit allen Betroffenen, z.B. Nichtregierungsorganisationen und Politikern diskutieren, um ein Bewusstsein für den Zusammenhang zwischen ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit im Transportsektor zu schaffen.

Gegenüber den Mitgliedsorganisationen der ETF:

Die ETF wird den TRUST-Prozess (TRade Union Vision on Sustainable Transport) fortsetzen, der eine branchenübergreifende Diskussion zwischen den Mitgliedern über eine gewerkschaftliche Sicht nachhaltigen Verkehrs angestoßen hat. Die Erörterung spezieller Themen wie „Förderung des intermodalen Verkehrs“ oder „Klimawandel und Verkehr“ soll vertieft werden.

Die ETF wird Diskussionen innerhalb ihrer Mitgliedsorganisationen auf nationaler Ebene anregen, um die Entwicklung komplementärer nationaler politischer Maßnahmen zu fördern.

Die ETF wird zu Bildungsmassnahmen zur Steigerung der Kenntnisse und des Bewusstseins von TransportarbeiterInnen über die Probleme des Verkehrs im Zusammenhang mit nachhaltiger Entwicklung aufrufen (siehe EGB-Trainerleitfaden zu nachhaltiger Entwicklung). Besonderes Augenmerk soll dabei auf die jungen TransportarbeiterInnen gelegt werden.

Sektorenspezifische Forderungen und Problemstellungen

Seeschifffahrt

- Neubelebung des Vorhabens einer EU-Richtlinie über Bemannungs-Bedingungen für Linienpersonenverkehrs- und Fährdienste zwischen den Mitgliedsstaaten.
- Ausweitung der „Athenener Politik“ der ITF auf den gesamten Handel innerhalb der Gemeinschaft: Die sozialen Bedingungen an Bord eines Schiffs, das zwischen unterschiedlichen EU-Staaten verkehrt, sollten denen des Lands entsprechen, das die höchsten Standards hat.
- Förderung der vollumfänglichen Berücksichtigung des menschlichen Faktors in jeglicher Sicherheitspolitik für den Seeverkehr: dem Sektor die benötigte Vorhersehbarkeit geben, indem gegen Müdigkeit, unzureichende oder ungeeignete Ausbildung, übermäßige Arbeitsbelastung und unsichere Besatzungspraxis vorgegangen wird.
- Aufnahme aller Seeleute in das Arbeits- und Sozialrecht der EU: Gleichbehandlung der Seeleute mit den ArbeitnehmerInnen an Land.
- Kampf gegen Billigflaggen: Regulierung des Wettbewerbs, indem sichergestellt wird, dass Schiffe unter Billigflagge, die Häfen in der EU anlaufen/in EU-Hoheitsgewässern verkehren, den gleichen Bestimmungen unterliegen wie Schiffe unter nationalen Flaggen.
- Als großes Hindernis für eine sozial/ökologisch nachhaltige Entwicklung muss nicht den Standards entsprechender Seeverkehr rigoros aus den EU-Hoheitsgewässern verbannt werden.
- Ausmerzung von Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit und/oder des Wohnsitzes zwischen EU-Seeleuten.
- Betonung der Attraktivität des Seeverkehrs als Beruf gegenüber jungen Europäern (Verbesserung des Images des Sektors/Förderung von Rekrutierungskampagnen). Förderung lebenslanger Karrierechancen, Aufwertung der Kompetenzen der Seeleute. Anreize und Ausbildung sollten sich auf eine EU-weit anerkannte Ausbildungsbescheinigung für Seeleute und eine Beschäftigungsgarantie nach Ausbildungsabschluss konzentrieren.
- Behandlung des Problems der Alterung der Erwerbstätigen: keine Beschäftigung über das normale Renteneinstiegsalter hinaus.
- Ökologisierung des Seeverkehrs: Durchsetzung strengerer Regeln über Luftschadstoffe (SO_x, NO_x und Rußpartikel) und Treibhausgas-Emissionen. Die ausschließliche Verbrennung hochwertiger Kraftstoffe und Senkung der Geschwindigkeit der Schiffe sind ein Beitrag.
- Überprüfung der Gemeinschaftsleitlinien über staatliche Beihilfen für den Seeverkehr: In Zukunft sollten staatliche Beihilfen nur Schiffen gewährt werden, die unter EU-Flagge fahren, und streng von der Beschäftigung von EU-Staatsangehörigen abhängen.

- Allen Seeleuten, die auf EU-Schiffen arbeiten, Sozialversicherungs- und staatliche Rentenansprüche gewähren (unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit/ihrem Wohnsitz).
- Die Meeresautobahnen sollten im Rahmen einer allgemeinen Rationalisierung der Verkehrsströme eingeführt werden (nicht nur für die rentabelsten Korridore).
- Die Seeleute sollten den Ausbau der Kurzstreckenseeverkehre unterstützen, sofern diese mit einer sozial-/umweltfreundlichen Entwicklung vereinbar sind. Schiffe im Kurzstreckenseeverkehr sollten modern sein, weitgehend unter europäischer Flagge fahren und effizient, zuverlässig und sicher arbeiten: All dies sind Kennzeichen, die von der hohen Qualifikation der ArbeitnehmerInnen und kontinuierlichen Investitionen in die Ausbildung abhängen.

Zivilluftfahrt

- Liberalisierung der Zivilluftfahrt stoppen.
- Schaffung höherwertigerer Arbeitsplätze in der Zivilluftfahrt.
- Einführung sozialer Rechte in der EU-Gesetzgebung zum Binnenmarkt in der Zivilluftfahrt.
- Berücksichtigung einer Sozialklausel in allen internationalen Luftfahrtabkommen.
- Bekämpfung der Untervergabe in der Zivilluftfahrt.
- Umsetzung der Grundsätze der ‚Just Culture‘ in allen Bereichen der Zivilluftfahrt.
- Schutz der BodenabfertigungsArbeitnehmerInnen bei Ausschreibungen oder einem Teilverlust von Aktivitäten oder im Falle des Übergangs von ArbeitnehmerInnen.
- Senkung des Gewichts pro Gepäckstück auf 23 Kilogramm (aufgegebenes Gepäck) bzw. 9 Kilogramm (Handgepäck).
- Festlegung des höchst möglichen Ausbildungsstandards im Bodenabfertigungssektor.
- Ausbau der Bescheinigung für Kabinenbesatzung auf mehr als eine Ausbildungsbescheinigung und Harmonisierung des europäischen Lizenzierungssystems für Kabinenbesatzung.
- Schaffung restriktiverer Bestimmungen über Flug- und Dienstzeiteinschränkungen und Harmonisierung.
- Ausweitung des Lizenzierungssystems auf Flugsicherheitsfachkräfte.
- Stärkung des sektoralen sozialen Dialogs in der Zivilluftfahrt, Anhörung vor und während des gesamten Gesetzgebungsprozesses und Verbindlichkeit und Inkraftsetzung der Ergebnisse.
- Schutz der ArbeitnehmerInnen von Billigfluggesellschaften und in nicht gewerkschaftlich organisierten Fluggesellschaften sowie Gewerkschaften in diesen Unternehmen Anerkennung verschaffen.
- Regulierung von Beschäftigungsagenturen, die ein Weg zur Bemannung von Flugzeugen sind.
- Behandlung des Problems der Luftqualität an Bord, der schädlichen Auswirkungen toxischer Substanzen, Müdigkeit und allen anderen Berufskrankheiten und Sicherheitsgefahren in der Zivilluftfahrt.

Straßentransport

Beim Berufskraftfahrer handelt es sich um einen qualifizierten Beruf. Der Fahrer ist wichtig für die Verkehrssicherheit und die Sicherheit der beförderten Güter oder Fahrgäste, des Betriebs und der Öffentlichkeit im Allgemeinen. Die Entwicklungen in diesem Sektor spiegeln jedoch die Tatsache wieder, dass der Gesetzgeber und die Industrie immer weniger Interesse daran haben, ihren Teil der Verantwortung für die Qualität dieses Berufs sowie für die betriebliche und berufliche Sicherheit zu tragen.

Die ETF hat ihre Gesamtforderungen für eine zukünftige, sozial nachhaltige Verkehrspolitik eindeutig formuliert. Diese sollten um folgende Forderungen ergänzt werden, die spezifisch für den Güterkraftverkehr gelten:

Die ETF-Sektion Straßentransport fordert die EU-Institutionen und nationalen Regierungen auf, Maßnahmen zu ergreifen, um fairen Wettbewerb zu fördern. Folgende Maßnahmen sind die dringlichsten:

- Strengere Überwachung und Durchsetzung der bestehenden EU-Vorschriften in einer Zeit, in der der Sektor weitere Schritte in Richtung der völligen Liberalisierung unternimmt – die ETF verlangt daher von den europäischen Institutionen die Gründung einer **Europäischen Agentur für Straßenverkehrssicherheit**, um alle sicherheitsrelevanten und sozialen Aspekte des Sektors zu regeln; außerdem müssen auf Ebene der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten bessere Durchsetzungsmechanismen unterstützt werden; ein Teil der Einnahmen aus der Eurovignette sollte für die Durchsetzung verwendet werden (Ausbildung, Einrichtung von Straßenkontrollpunkten etc.).
- **Ausnahmslose Geltung der EU-Gesetzgebung für den gesamten Straßentransportsektor** – Dies wird Praktiken wie das Ausflaggen von LKW-Fuhrparks auf der Suche nach billigeren Arbeitskräften und weniger strenger Gesetzgebung unterminieren.
- Bezüglich des oben genannten Punkts verlangt **die ETF die Einbeziehung selbständiger Fahrer in den Geltungsbereich der sektoralen Arbeitszeitrichtlinie**.
- Verschärfung der Bestimmungen über den Zugang zum Beruf, um **die Existenz von Briefkastenfirmen zu unterbinden**.
- Ein nachhaltiger Güterkraftverkehrssektor, der zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beiträgt, erfordert unter anderem die Modernisierung des LKW-Fuhrparks in der EU; zu diesem Zweck verlangt **die ETF-Sektion Straßentransport klare Maßnahmen, sodass die Fuhrparks nicht nur modernisiert werden, um Umweltziele zu erreichen, sondern auch die Arbeitsergonomie verbessert wird**, da Fahrer einen beträchtlichen Teil ihrer Zeit im Führerhaus ihres Fahrzeugs verbringen.
- Die ETF-Sektion fordert dringende Maßnahmen zur Schaffung **ausreichender, erschwinglicher und sicherer Park- und Rastplätze** für Fahrer; die Finanzierung wird zum Teil aus den künftig durch die Erhebung von Abgaben generierten Einnahmen stammen (Internalisierung externer Kosten), direkt von der EU über die Investitionsbanken, die europäische Infrastrukturprojekte finanzieren, oder von Mitteln der Europäischen Kommission, die für den oben genannten Zweck bestimmt sind.
- Was die Nachhaltigkeit des Sektors im weiteren Sinne betrifft, ist die ETF über die zersplitterte Struktur der Branche sowie den Missbrauch dieser zur Senkung der Betriebskosten zu Lasten der Sicherheit, der Arbeitsplatzqualität

und des fairen Wettbewerbs äußerst besorgt. Es ist allgemein bekannt, dass im Sektor kleinere und mittlere Unternehmen weit verbreitet sind. Die ETF fragt sich, wie nachhaltig dies aus sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht ist. Vor allem die aktuelle, europaweit spürbare, langfristige Rezession bei gleichzeitig hohen Kraftstoffpreisen führt dazu, dass KMU noch stärker um ihr Überleben kämpfen. Sie werden dazu neigen, Personalkosten weiter zu senken. Dies wird sich auf die Arbeitsbedingungen auswirken sowie die Einhaltung – oder vielmehr Nichteinhaltung – der sektoralen Sozialvorschriften, z.B. zu Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten. Dies muss eines der Hauptanliegen der europäischen / nationalen Gesetzgeber und Kontrollbehörden sein. Bezüglich der oben genannten Punkte ist sich die ETF bewusst, dass die Europäische Kommission derzeit erwägt, den Verwaltungsaufwand für die KMU zu verringern, und der Verkehr gehört zu den betrachteten Politikfeldern. Für die KMU im Güterkraftverkehr sollten eventuell Maßnahmen zur Senkung der Verwaltungskosten im Zusammenhang mit den Lenk- und Steuerzeiten vorgeschlagen werden. Die ETF fordert die Europäische Kommission auf, diese ‚Übung‘ sofort zu beenden! Wir verlangen Maßnahmen zur Konsolidierung des Sektors. Wir fordern Unterstützung für die KMU in zwei Bereichen: zur Modernisierung ihres LKW-Fuhrparks und um sie in die Lage zu versetzen, die sektoralen Sozialvorschriften einzuhalten (Arbeitszeit, Lenk- und Ruhezeit, Ausbildung von Fahrern).

Eisenbahn

- Stopp weiterer Fragmentierung und Trennung von Bahnunternehmen.
- Keine Initiative zur Liberalisierung des Inlandspersonenverkehrs auf der Schiene; gründliche Untersuchung der Folgen der Liberalisierung, Deregulierung, Fragmentierung und Privatisierung für die Arbeitsbedingungen im Schienenverkehrssektor.
- Öffentliche Investitionen in Schienenverkehrsinfrastruktur, Bahnhöfe und das rollende Material, um die Qualität und Attraktivität der Verkehrsdienste zu verbessern.
- Entwicklung einer integrierten Schienenverkehrsinfrastruktur, die den regionalen und sozialen Zusammenhalt fördert; insbesondere sind Engpässe zu beseitigen anstatt per se dem Güterverkehr auf bestimmten Korridoren Vorrang einzuräumen.
- Soziale und Qualitätskriterien in öffentlichen Verkehrsdienstverträgen zwingend machen; Anwendung des Prinzips, dass Tarifverträge des Orts, an dem die Leistung erbracht wird, gelten müssen.
- Zwingender Arbeitnehmerschutz im Falle des Betreiberwechsels nach Ausschreibung öffentlicher Personentransportsdienste.
- Die Annahme europäischer Gesetzgebung zur Zertifizierung des Zugbegleitpersonals auf hohem Qualifizierungs- und Sicherheitsniveau.
- Europäische Gesetzgebung über die Prüfung und Durchsetzung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit des fahrenden Personals, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr; obligatorischer ‚Fahrtenschreiber‘ in Lokomotiven zur Aufzeichnung der Arbeitszeit im grenzüberschreitenden Verkehr.
- Umsetzung des Sozialpartnerabkommens über „Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im grenzüberschreitenden Verkehr“ unter Einhaltung der Nichtrücktrittsklausel.

- Erarbeitung eisenbahnspezifischer strenger Arbeitsschutzstandards im Zuge der Verbesserung der Interoperabilität; Aufgabe des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung, der die Harmonisierung auf dem niedrigsten Niveau begünstigt; sektorenübergreifende Arbeitsgruppe zum Arbeitsschutz im Rahmen der Europäischen Eisenbahnagentur.
- Sicherstellung der sozialen Standards für ZeitarbeitnehmerInnen im Eisenbahnsektor (Arbeitsbedingungen, Bezahlung, Ausbildung, Arbeitsschutz); Bekämpfung der selbständigen Beschäftigung im Eisenbahnsektor, Bekämpfung der Auslagerung von Arbeitsverträgen.
- Untersuchung zu psychosozialen Belastungen grenzüberschreitender Verkehrsdienste und Grenzen des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit einschließlich des Phänomens des Multitasking.

Binnenschifffahrt

- Die Binnenschifffahrt ist in Europa ein völlig in Vergessenheit geratener Verkehrsträger, trotz seiner Umweltverträglichkeit.
- Bei der Binnenschifffahrt trifft die Kommission keine Unterscheidung zwischen Güter- und Personenverkehr.
- Es fehlen zuverlässige Beschäftigungsdaten; diese sind aber dringend erforderlich, um eine EU-Politik für die Binnenschifffahrt zu erarbeiten:
 - Güterverkehr im Gegensatz zum Personenverkehr
 - Nautisches im Gegensatz zum Hotel- und Restaurantpersonal
 - Selbständige im Gegensatz zu abhängig Beschäftigten
 - Anzahl der Familienmitglieder, die Selbständige unterstützen
 - Spezifische Angaben zur Altersgruppe, zum Anteil von Männern und Frauen etc.
- Es fehlen zuverlässige Arbeitsschutzzahlen zur Binnenschifffahrt auf EU-Ebene. Die einzige Aussage der Europäischen Kommission lautet: ‚Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um das Image des Berufsstands zu verbessern‘!!!!
- Eine EU-Verordnung zur Binnenschifffahrt – ein Sektor, der von verschiedenen Flusskommissionen verwaltet wird – ist dringend erforderlich, insbesondere bezüglich:
 - Vorschriften über Gesundheit & Sicherheit am Arbeitsplatz
 - Besatzungsanforderungen
 - Schiffsführerscheine

Da die Binnenschifffahrt nicht unter die ‚Flaggenstaatgesetzgebung‘ fällt, leidet der Sektor enorm unter Sozialdumpingpraktiken. Dem kann nur durch eine EU weite Gesetzgebung Einhalt geboten werden.

- Die Europäische Kommission muss dringend Initiativen ergreifen, um Aquapol und andere Wasserpolizeien bei der Kontrolle des Sektors zu unterstützen, um eine quantitative und qualitative Kontrollkapazität sicherzustellen. Eine strukturelle künftige Kooperation zwischen den verschiedenen nationalen Wasserpolizeien ist unabdingbar und die Europäische Kommission muss eine führende Rolle in deren Aufbau spielen.

- Der Klimawandel wirkt sich schwerwiegend und unmittelbar auf die Binnenschifffahrt aus. Die Wasserstände der größten europäischen Flüsse fallen in alarmierendem Ausmaß und es sind zusätzliche Infrastrukturinvestitionen erforderlich, um diesen umwelt-freundlichen Verkehrsträger zu erhalten.

Häfen

- Die Hafenpolitik ist noch immer schlecht in die allgemeine Verkehrspolitik integriert: Es müssen mehr Bemühungen unternommen werden, um die Rolle der Häfen im Sinne einer vollständig integrierten multi-modalen Verkehrskette zu fördern.
- Ein signifikanter Teil der Arbeitsplätze, die im letzten Jahrzehnt in den Häfen entstanden sind, sind gering qualifizierte Beschäftigungsverhältnisse im Niedriglohnssektor: Dieser Trend muss umgekehrt werden und die Einführung technologischer Innovationen sollte mit mehr und besseren Arbeitsplätzen gekoppelt werden.
- Häfen sind noch immer ein gefährlicher Arbeitsplatz: Mehr Ausbildung ist erforderlich, neben der Erarbeitung spezifischer und der besseren Anwendung bestehender Arbeitsschutzvorschriften.
- Um außerdem die Anzahl der Arbeitsunfälle zu senken, ist mehr Ausbildung für die ArbeitnehmerInnen erforderlich, damit sie den technologischen Wandel und Innovationen bewältigen können.
- Hafearbeiter sind auch Bürger der Hafenstädte: Jede Entscheidung über die Entwicklung von Hafengebieten sollte im Einklang mit den Anwohnern und Sozialpartnern unter Berücksichtigung der sozialen und ökologischen Folgeabschätzungen getroffen werden.
- Angesichts der steigenden Nachfrage nach Hafenkapazität sollten alternative Lösungen begünstigt werden (z.B. Umbau und Anpassung bestehender Infrastrukturen). Die aktuelle Krise zeigt, dass Anreize, die zur Schaffung von Überkapazitäten in den Häfen führen, zu vermeiden sind.
- Die Entscheidung über die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten kann nicht völlig dem Markt überlassen werden und es sollte eine gewisse Koordinierung auf regionaler Ebene sichergestellt werden. Der gleiche Grundsatz sollte auch für die Verteilung von Verkehrsströmen gelten, da derzeit der Großteil der Fracht über einige wenige große Häfen umgeschlagen wird, mit dem entsprechenden Risiko von Überlastung.
- Die zunehmende Größe der Schiffe sollte ebenfalls hinterfragt werden. Für die Hafenregionen sind die mit dem Phänomen einhergehenden Kosten sehr hoch, insbesondere aus ökologischer Sicht, während der Nutzen für die Verkehrskette insgesamt ungewiss ist.
- Eine Klärung der Anwendung von Umweltbestimmungen auf Hafenaktivitäten/-entwicklung ist wünschenswert: Häfen sind Knotenpunkte in der Logistikkette; sie müssen die Vorschriften für verschiedene Sektoren einhalten, und diese sind nicht immer aufeinander abgestimmt.

Tourismus

- Die ArbeitnehmerInnen im Tourismus brauchen stabile Beschäftigungsverhältnisse mit planbaren Arbeitszeiten, die es ihnen ermöglichen, Beruf und Privatleben/Familie in Einklang zu bringen, und ihnen ein Einkommen geben, von dem sie leben können und das ihnen einen angemessenen Sozialschutz bietet. Ihre Qualifikationen und erworbenen Fähigkeiten müssen anerkannt und belohnt werden und ihnen Karrierepfade im Sektor bieten. Die ETF

betont, dass die Beschäftigung im Tourismus nachhaltiger werden muss, indem die Prekarität der Arbeit verringert und die sozialen Bedingungen durch Tarifabschlüsse auf verschiedenen Ebenen verbessert werden.

- Die ETF wird sicherstellen, dass die Touristikunternehmen die Grundsätze und Rechte, die in der Allgemeinen Menschenrechtserklärung der UN, den ILO-Konventionen, den Leitlinien der OECD für multinationale Unternehmen, dem UNWTO Code of Ethics und den europäischen Sozialvorschriften definiert werden, und die grundlegenden Menschen-, Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte, wie das Versammlungs- und Tarifverhandlungsrecht, am Arbeitsplatz eingehalten werden.
- Die Beschäftigung im Tourismus erfordert häufig berufliche Mobilität. Die ETF erklärt, dass Sozialdumping und unlauterer Wettbewerb vermieden werden müssen, wenn ArbeitnehmerInnen von ihrem Recht auf Freizügigkeit Gebrauch machen. ArbeitnehmerInnen, die in einem anderen Land beschäftigt sind, haben Anspruch auf gleichwertige Arbeitsbedingungen und sozialen Schutz wie die ArbeitnehmerInnen im Gastland gemäß den gesetzlichen und tarifvertraglichen Bestimmungen.
- Transport- und Touristikunternehmen vergeben zunehmend Teile ihrer Tätigkeit an externe Dienstleistungserbringer, z. B. Fluggesellschaften die Bodenabfertigung und das Catering. Die ETF verlangt, dass diese Ausgliederung nicht der Lohnsenkung und Unterminierung von Tarifverträgen dienen darf. Unternehmen müssen gewährleisten, dass all ihre Dienstleister und Zulieferer die Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte und tarifvertragliche Verpflichtungen einhalten, einschließlich derjenigen, die sich auf ausgelagerte Mitarbeiter beziehen.
- Die ETF ruft die Touristikunternehmen auf, die Chancengleichheit zu fördern und gegen alle Formen von Diskriminierung wegen Geschlecht, Alter, ethnischer oder nationaler Abstammung, Hautfarbe, Behinderung, gewerkschaftlicher oder politischer Zugehörigkeit, Religion, sexueller Orientierung oder anderer Merkmale vorzugehen.
- Die ETF betont, dass sich der Tourismus nur dann nachhaltig entwickeln kann, wenn – neben den wirtschaftlichen Aspekten und dem Schutz der Umwelt und des Kulturerbes – die soziale Dimension berücksichtigt wird. Dies bedeutet zunächst die Notwendigkeit, nachhaltige Beschäftigungsbedingungen im Tourismus zu schaffen, da die Qualität von Dienstleistungen in hohem Maße von den Arbeitsbedingungen, der Qualifikation von ArbeitnehmerInnen und deren Motivation abhängt.
- Die ETF schlägt die Einrichtung einer europäischen sozialen Beobachtungsstelle für den Tourismus unter Einbindung der Sozialpartner vor, um die Überwachung der Entwicklungen im Tourismussektor und die Bewertung der sozialen Nachhaltigkeit der Branche zu fördern.
- Beschäftigungsbezogene Herausforderungen und Probleme müssen auf der geeigneten Ebene behandelt werden, durch diejenigen, die die Tourismusedienstleistungen durch ihren Einsatz und ihre tagtägliche Arbeit erbringen. d.h. im sozialen Dialog zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern und den sie vertretenden Organisationen auf lokaler, nationaler, europäischer oder globaler Ebene. Die ETF fordert die Einrichtung eines Ausschusses für den sozialen Dialog im Tourismussektor.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

ETF-Strategie für Nachhaltige Fischerei

Weshalb ist der europäische Fischereisektor derzeit nicht nachhaltig?⁶

Im Vergleich zu anderen Wirtschaftstätigkeiten ist die europäische Fischerei sowohl in Bezug auf die wirtschaftliche Bedeutung als auch in Bezug auf die dort beschäftigten Personen ein kleiner Sektor. Aber die von der Fischerei geschaffenen Arbeitsplätze konzentrieren sich in Küstenregionen, deren Wirtschaft häufig von der Fischerei abhängt, weil der Fangsektor insbesondere in der Verarbeitung und im Handel auch eine Reihe von mittelbaren Arbeitsplätzen schafft. Darüber hinaus spielt der Sektor eine wichtige Rolle bei der Versorgung mit Lebensmitteln, weil der Beitrag von Fisch zur gesunden und ausgewogenen Ernährung generell anerkannt ist. Die europäische Nachfrage nach Fisch nimmt ständig zu, und die europäische Union ist bereits jetzt stark von Importen abhängig.

Aus allen diesen Gründen fordert die ETF eine durchgängige und langfristige Strategie, um diesen Sektor ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltig zu machen.

Ungeachtet ihrer relativ geringen wirtschaftlichen Bedeutung hat die Fischerei häufig und insbesondere aufgrund von massiven Kampagnen von Umweltschützern im Rampenlicht gestanden, die Fischer als Raubtiere herausstellten, die rechtswidrig ihren Lebensunterhalt durch Ausbeutung öffentlicher Ressourcen der Arbeiten erwirtschaften und dabei die natürlichen Rohstoffvorkommen in Meeren und Ozeanen zerstören.

Ein solch negatives Image des Sektors muss mit Sicherheit korrigiert werden: die Fischerei in Europa ist tatsächlich ein stark regulierter Sektor, und im Gegensatz zu dem, was die öffentliche Meinung denkt, sind Fischer mit Sicherheit keine Raubtiere, die sich um die natürlichen Ressourcen nicht scheren. Darüber hinaus hat sich das Umweltbewusstsein der Branche in den vergangenen Jahrzehnten auch infolge der Gesetzgebung und der für den Sektor geltenden Beschränkungen verbessert.

Aber die europäische Fischerei hat ihre Nachhaltigkeitsziele trotz der Tatsache noch nicht erreicht, dass dies genau das erklärte Ziel der letzten, 2002 verabschiedeten Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik war. Auch dank des TRUST-Projekts hat die ETF eine umfassende Debatte zu ökonomischen, sozialen und ökologischen Themen angestoßen.

Beginnend mit der **ökonomischen Dimension** gibt es unterschiedliche Gründe, die den Sektor nicht nachhaltig machen. Zunächst und aufgrund der **Marktstruktur** in der Fischerei bekommt das Produkt den größten Teil seines Wertes erst nach dem ersten Verkauf. Daher profitiert der Fangsektor nicht vom Mehrwert des Fisches und kann seine Betriebs-

⁶ Zwischen 2006 und 2008 hat die ETF das TRUST-Projekt mit dem Ziel durchgeführt, ihre Strategie zu nachhaltigem Verkehr zu entwickeln. Die im Rahmen von TRUST geführten Debatten bilden die Grundlage für die laufende ITF-Arbeit zu nachhaltigen Verkehr, die in der entsprechenden Kongressunterlage zusammengefasst sind. Weil jedoch der Fischereisektor über die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) reguliert wird, unterscheidet sich die Debatte zur Nachhaltigkeit dieses Sektors von der Debatte zum Verkehr. Aus diesem Grund wird die ETF-Strategie zu Nachhaltiger Fischerei in der vorliegenden Unterlage behandelt, während die Verkehrsthemen in einer getrennten Unterlage dargestellt sind.

kosten nicht direkt aus dem Produkterlös bestreiten. Das hat natürlich negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, weil es nur wenige Investitionen zur Verbesserung der Sicherheit und Arbeitsbedingungen zulässt, und es wirkt sich auf die Vergütung der Fischer aus, die teilweise aus einer Gewinnbeteiligung am Verkaufserlös des Fanges besteht.

Zweitens haben die **Finanzierungsinstrumente**, die zur Umstrukturierung des Sektors beitragen sollten, um diesen an die Fangbeschränkungen anzupassen, also zunächst das FIFG und dann der EFF, ihre Ziele nicht voll erreicht, weil sie einige Segmente dieses Sektors in eine Abhängigkeit von öffentlichen Geldern brachten. Dieser Trend sollte über die bevorstehende GFP-Reform umgekehrt werden, die 2013 stattfinden soll.

Jede Form der Hilfe sollte vorübergehender Natur und flexibel genug sein, um sich an die sich ändernden Bedürfnisse und Entwicklungen in diesem Sektor anzupassen, und sie sollte den Teufelskreis durchbrechen, durch den die Unternehmungen ständig in Abhängigkeit von externen Geldern geraten. Hilfen sollten nicht nur zur Stilllegung der Flotte, sondern eher zu deren Modernisierung vergeben werden, damit sie besser auf Umweltbedürfnisse eingehen kann und die Arbeitsbedingungen und Sicherheit am Arbeitsplatz verbessert werden.

Die schlechte Wirtschaftslage der Fischerei erhöht die Gefährdung des Sektors gegenüber Einflüssen externer Faktoren, wie dies bei den Kraftstoffpreisen der Fall war, die in jüngster Vergangenheit zwei akute Krisen verursachten.

*Aus diesem Grunde befürwortet die ETF eine **radikale Reform** der für die Fischerei geltenden Politik, die Bekämpfung von **strukturellen Defiziten** und die langfristige Stabilisierung des Sektors zum Nutzen aller an der Fischerei beteiligten Akteure. Eine solche Reform sollte auf trilateraler Ebene unter voller Beteiligung der Sozialpartner und nationalen Behörden entwickelt werden.*

Die oben genannten Strukturprobleme tragen mit Sicherheit nicht zu einer Verbesserung der schlechten Bilanz dieses Sektors bei, sofern es die soziale Dimension betrifft. Bisher hat die GFP die Bedeutung des Humanfaktors in der Fischerei unterschätzt und die **soziale Dimension** nicht entsprechend berücksichtigt. Obwohl die Appelle und Kampagnen der Gewerkschaften auf europäischer und nationaler Ebene häufig von Absichtserklärungen der Arbeitgeber und Institutionen gefolgt sind, zählen die Arbeitsbedingungen in der Fischerei zu den schlechtesten in Europa, und bisher hat man in den vergangenen Jahrzehnten keine großen Verbesserungen erreicht. Dies liegt in erster Linie am fehlenden politischen Willen, die aktuelle Situation zu verbessern: beispielsweise könnten die im Rahmen der oben genannten Finanzierungsinstrumente vergebenen Mittel zur Finanzierung von Interventionen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Ausbildung, Anpassung von Geräten zur Verbesserung der Sicherheit etc.) verwendet werden, aber diese Dimension ist bisher in mehreren Mitgliedsländern unterfinanziert.

Was die ETF will

Die ETF will, dass soziale Fragestellungen in jede Politik im Bereich der Fischerei einfließen und dass die soziale Dimension als ebenso grundsätzlich wie die ökonomische und ökologische angesehen wird. Bisher wird die Sozialverträglichkeitsstudie von Gesetzgebungsvorschlägen nur sehr oberflächlich und in den meisten Fällen ohne Konsultation der Sozialpartner durchgeführt.

Vor dem Hintergrund solch geringer Beachtung der sozialen Aspekte wurden einige zentrale Themen zum Nachteil der nachhaltigen Entwicklung dieses Sektors nicht angegangen. Beispielsweise kann das Prinzip/Recht der Freizügigkeit von ArbeitnehmerInnen für Fischer nicht umfassend gelten, weil ein **gemeinsamer Rahmen der Zeugnisse** fehlt, und

die Folge ist, dass Fischereifahrzeuge aufgrund der Knappheit qualifizierter ArbeitnehmerInnen für bestimmte Aufgaben in manchen Ländern häufig unterbesetzt sind.

Darüber hinaus bleibt die Fischerei auch weiter einer der für die Beschäftigten gefährlichsten Sektoren. Die ETF hat den Aktionsplan der Meerespolitik begrüßt, weil dort die Notwendigkeit erklärt wird, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, und eine Reihe von Maßnahmen bis zum Jahr 2008 angekündigt werden.

Die ETF bedauert die Tatsache, dass bis zum heutigen Tage keine der geplanten Maßnahmen vorgestellt wurde, und fordert die Europäische Kommission dringend auf, ihren Plan weiterzuerfolgen. Zunächst muss die Datensammlung zu Unfällen verbessert werden, weil die Datenverfügbarkeit die Grundlage für jede künftige Überarbeitung der aktuellen Rechtsvorschriften ist. Es sind Maßnahmen für kleine Fischereifahrzeuge erforderlich, die nicht in den Geltungsbereich der vorhandenen Bestimmungen zum Gesundheitsschutz und zur Sicherheit am Arbeitsplatz fallen. Außerdem müssen die bestehenden Arbeitschutzregeln überarbeitet und aktualisiert werden, und ihre Durchsetzung muss genau überwacht werden.

Ein weiteres entscheidendes Thema, bei dem die Institutionen nicht tätig geworden sind, ist das „**anteilige Vergütungssystem**“ der Fischer, das es in mehreren Mitgliedstaaten gibt. In diesem System machen Anteile am Verkaufserlös des Fangs mindestens einen Teil der Entlohnung der Fischer aus. Diese Vorgehensweise hat mehrere negative Auswirkungen für die Fischer, weil: es den Druck zur Steigerung der Produktivität und damit längeren Arbeitszeiten von so wenig Besatzungsmitgliedern wie möglich erhöht; in manchen EU-Ländern Fischer aufgrund der Tatsache, dass ein Teil ihres Gehaltes variabel ist, als Selbstständige betrachtet werden und daher nicht unter die Sozialversicherungssysteme fallen; Fischer sich an den Betriebskosten beteiligen und damit einen Teil der unternehmerischen Risiken zusammen mit ihren Arbeitgebern tragen, obwohl sie nicht von direkten Hilfen profitieren, wenn diese an Unternehmen vergeben werden.

Die ETF will die Schaffung eines gemeinsamen EU-Rahmens für das Recht der Fischer auf Mindestlohn und Zugang zur Sozialversicherung erreichen.

*Der Schutz von **im Fischereibetrieb in EU-Gewässern oder auf EU-Häfen anlaufenden Schiffen tätigen ArbeitnehmerInnen aus Drittländern** sollte auf EU-Ebene geregelt werden, weil es derzeit keine, im Falle von Verletzungen der Menschen- und Arbeitnehmerrechte geltenden EU-Bestimmungen gibt.*

Sofern es die **ökologische Dimension** betrifft, muss man anerkennen, dass zumindest auf gesetzgeberischer Ebene signifikante Schritte unternommen wurden. Unter anderem wurden Maßnahmen ergriffen, um rechtswidrige, unregulierte und ungemeldete Fischerei auszumerzen, das Kontrollsystem zu verbessern und eine größere Durchgängigkeit in den Aktionen einzelner Mitgliedstaaten zu erreichen, um eine Strategie zur Beseitigung von Beifängen zu entwickeln.

Obwohl diese Maßnahmen noch umfassend verabschiedet und/oder umgesetzt werden müssen, sind sie mit Sicherheit ein Schritt in die richtige Richtung und eine Reaktion auf die von der ETF in den vergangenen Jahren eingebrachten Forderungen. Weil die Durchsetzung der neuen Vorschriften einen Beitrag der ArbeitnehmerInnen nach sich zieht, fordert die ETF die Kommission und die Mitgliedstaaten dringend auf, Ausbildungs- und Informationsveranstaltungen mit Beteiligung von ArbeitnehmerInnen und ihren Organisationen zu organisieren und zu finanzieren. Außerdem wird eine schnelle Ratifizierung und Umsetzung der IAO-„Konvention zur Arbeit in der Fischerei“ aus dem Jahre 2007 auch einen Beitrag zum Kampf gegen illegale Fischerei leisten und außerdem die Bedingungen für Fischer aus Drittländern verbessern.

Die Unterstützung von Forschung und Entwicklung ökologischerer Technologien in der Fischerei sollte weiter entwickelt werden, und dazu sollten auch Programme zählen, welche die Nutzung von energieeffizienten Fischereipraktiken und -ausrüstungen fördern.

Die Nachhaltigkeit des Sektors hängt auch von dessen **Interaktion mit verwandten Tätigkeiten** ab. Aus diesem Grund hat die ETF die Formulierung einer integrierten Meerespolitik unterstützt, mit der inhaltliche Brüche und Überschneidungen minimiert, der Dialog und gegenseitige Austausch zwischen den verschiedenen Seeschiffahrtssektoren erleichtert werden. Aber eine wirkungsvolle Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Tätigkeiten auf See fehlt immer noch.

Die ETF fordert die Einrichtung einer gemeinsamen Plattform von Sozialpartnern und Institutionen, die sich mit sozialen Fragen befasst und gemeinsame Anliegen mehrerer Seeschiffahrtssektoren wie insbesondere Ausbildung, Qualifizierung und Rekrutierung behandelt.

Nachhaltigkeit muss auch das Leitprinzip für die **europäische externe Fischereipolitik** sein. Die EU-Fischereiflotte, die im Rahmen von Fischereiabkommen zwischen der EU und Drittländern außerhalb der europäischen Gewässer tätig ist, muss unter umfassender Achtung der lokalen Gemeinschaften und Rechte lokaler ArbeitnehmerInnen, nach umweltfreundlichen Systemen arbeiten und die gleichen Regeln einhalten, die auch in Gemeinschaftsgewässern gelten. Die von den europäischen Sozialpartnern ausgehandelte Sozialklausel, die in diese Fischereiabkommen aufgenommen wurde, war ein großer Schritt hin zur Anerkennung der Rechte lokaler Fischer und des wahren Wertes ihrer Arbeit, hat sich aber nicht als voll wirksam erwiesen.

Aus diesem Grund will die ETF, dass der rechtliche Wert dieser Klausel besser definiert und verstärkt wird, damit die Achtung der Arbeitnehmerrechte zu einer unabdingbaren Voraussetzung für die Vergabe von Fischereirechten in Drittländern wird.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Starke Gewerkschaften aufbauen

Angriffe auf das europäische Sozialmodell

Europa durchläuft eine Periode von steigendem Druck auf Arbeits- und Sozialrechte mit einer Ausbreitung von Sozialdumping und Lohndumping, Angriffen auf Gewerkschaften und einer Ausdehnung von neoliberalen Politiken, die eine eindeutige und entschlossene Reaktion der europäischen ArbeitnehmerInnen und ihrer Organisationen erfordern.

Die aktuelle internationale Finanz- und Wirtschaftskrise, in der die Gier der Akteure der Finanzwirtschaft Menschen als verfügbare Masse genutzt und damit eine vorhersehbare Krise ausgelöst hat, wirkt sich auch auf die Realwirtschaft aus, und Arbeitsplätze sind ernsthaft bedroht.

Unter den Prioritäten der ETF-Mitgliedsorganisationen hat der Schutz von Arbeitsplätzen die Spitzenposition eingenommen, und jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, um unsere Regierungen mit ihrer Verantwortung zu konfrontieren: einerseits wurde nichts getan, während die Großbanken obszöne Gewinne machten und der Casinokapitalismus häufig auf Kosten der Spar- und Rentenfonds der ArbeitnehmerInnen wuchs; andererseits kann man plötzlich Milliarden auf tun, um den Zusammenbruch des Bankensystems zu vermeiden. Mit anderen Worten: Jahr für Jahr haben einige wenige sich ihre Taschen mit Gewinnen voll gestopft, und jetzt mussten die Regierungen die Verluste verstaatlichen.

Die Gewerkschaftsbewegung muss eine Offensive einleiten und fordern, dass man die gleiche Unterstützung für den Erhalt der Arbeitsplätze und des Lebensstandards der ArbeitnehmerInnen sowie die Verbesserung ihrer Entlohnungsbedingungen entwickelt.

Diese Kreditklemme kam zu einem Zeitpunkt, als die europäische Gewerkschaftsbewegung mit einer Reihe von Urteilen des Europäischen Gerichtshofes – die Fälle Viking, Laval/Vaxholm, Ruffert und Luxemburg – konfrontiert wurde, deren Auswirkungen wesentlich weiter reichen als die Einzelfälle oder die Länder, mit denen sie sich befassen.

Ausgehend von seiner Interpretation des Vertrages hat das Gericht zwar das Streikrecht anerkannt, war aber auch der Auffassung, dass Aktionen oder Rechtsvorschriften mit dem Ziel, die Gleichbehandlung von ArbeitnehmerInnen zu sichern und Sozialdumping zu verhindern, einen Bruch des Vertrages darstellten, weil sie die Freizügigkeit von Unternehmungen und die Niederlassungsfreiheit behindern. Plötzlich wurde uns gesagt, dass Wirtschaftsfreiheiten Vorrang gegenüber sozialen Grundrechten haben sollten. Bei der Formulierung dieser Urteile hat der EuGH die Rechtsvorschriften neu geschrieben und sich nicht auf eine Interpretation des Rechts und des Vertrages beschränkt, sondern er ist noch weitergegangen und hat sogar das Recht zur Auslegung des Vertrages genutzt.

Die Europäische Kommission fördert die Liberalisierung des Verkehrs immer weiter mit dem Argument, dass dadurch Transporte billiger und daher attraktiver für die Kunden werden. Aber die ETF konzentriert sich auf stärkere Kooperation anstelle von stärkerem Wettbewerb. Durch die Verschärfung des intermodalen Wettbewerbs kehrt die Kommission einer Politik der Komplementarität der Verkehrsträger den Rücken zu, die die einzige Möglichkeit

darstellt, um den Anteil der Straße am Transport gegenüber anderen Verkehrsträgern ausgewogener zu gestalten, während gleichzeitig soziale, ökologische und technische Aspekte entsprechende Berücksichtigung finden.

Das Argument der Beseitigung von Monopolen, Beseitigung von Hemmnissen und Sicherung preisgünstigerer Dienstleistungen hält nicht stand: wir sehen, dass in vielen Fällen die staatlichen Monopole durch andere Monopole der multinationalen Konzerne mit einer daraus entstehenden Verkleinerung der Belegschaften, höheren Preisen für die Verbraucher, geringerer Qualität der erbrachten Dienstleistungen und zusätzlichen Lasten für die nationalen Haushalte ersetzt wurden.

Unter dem Vorwand, dass die Art und Weise, wie die Märkte organisiert sind – mit Just-in-Time-Belieferung und Null-Inventaren – flexiblere – oder „moderne“, wie sie es nennen – Formen der Arbeitsorganisation erfordern, haben wir bei der Entwicklung von beschämenden Formen prekärer Arbeitsverhältnisse insbesondere auf dem Markt der Frachtzustellung mitgewirkt. ArbeitnehmerInnen, die pro Kilometer oder pro Paket entlohnt werden, sind nur Beispiele dafür, wie die Unternehmen das Konzept der „modernen Arbeitsorganisation“ verstehen.

Die Gewerkschafts- und Arbeiterbewegung sollte stolz auf das sein, was wir in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg über den Wohlfahrtsstaat erreicht haben. Durch soziale Mobilisierung und Verschiebung des Kräftegleichgewichts in der Gesellschaft wurden große soziale Fortschritte erzielt. Selbst wenn das Kräftegleichgewicht sich in der Ära des Neoliberalismus verändert hat und das europäische Sozialmodell enormem Druck und Angriffen ausgesetzt war, ist es richtig, dass Westeuropa in Bezug auf sozialen Schutz und Gewerkschaftsrechte immer noch die fortschrittlichste Region der Welt ist. Aber wir sollten uns fragen: wie lange noch? Der Abwärtsdruck birgt die Gefahr, dass das gesamte System untergraben wird.

Aber gerade weil wir auf unser Sozialmodell stolz sind, das die Kulturen der Arbeitsbeziehungen der nordischen Länder, des Südens und anderer europäischer Länder in sich vereint, bekämpfen wir alle Angriffe, denen es in der jüngsten Vergangenheit ausgesetzt war. Und die Zeit ist gekommen, um laut und eindeutig zu sagen: WIR HABEN DIE NASE VOLL! HÄNDE WEG VON UNSEREN RECHTEN!

Tarifverträge, das Recht auf Arbeitskampfmaßnahmen und Sozialdialog (zweiseitige und dreiseitige Kooperation) wurden als zentrale Säulen des Europäischen Sozialmodells entwickelt. Aber weil sich das Kräftegleichgewicht in der Ära des Neoliberalismus stark zu Gunsten der Arbeitgeber verschoben hat, sind diese den Gewerkschaften gegenüber immer feindlicher geworden. Die Arbeitgeber haben mit Angriffen auf das begonnen, was sie in der Vergangenheit in Verhandlungen und Vereinbarungen mit Gewerkschaften akzeptiert hatten, als das Kräftegleichgewicht für die ArbeitnehmerInnen günstiger war. Der Sozialdialog hat daher und bei vielen Gegebenheiten stetig an echten Inhalten verloren. Die ETF fühlt sich weiterhin dem Sozialdialog verpflichtet, aber wir erkennen, dass das von uns am Verhandlungstisch mit den Arbeitgebern Erreichbare von der Kraft abhängt, die wir in den Betrieben und in der Gesellschaft mobilisieren können. Unsere Hauptaufgabe besteht daher darin, unsere Gewerkschaften zu stärken und genügend gesellschaftliche Kräfte zu mobilisieren, um das Kräftegleichgewicht in der Gesellschaft zu verändern.

Erhöhung der gewerkschaftlichen Stärke

Die Bedeutung des Transports und der TransportarbeitnehmerInnen in der Arbeit einer globalisierten Wirtschaft und über die gesamte Transportkette hinweg muss von allen und beginnend mit den Transportgewerkschaften richtig

gesehen werden. Die Arbeitgeber kennen mit Sicherheit die Schwächen und Risiken, die aus einer Tätigkeit auf dem Weltmarkt resultieren. Aus diesem Grunde sind die Transportgewerkschaften ein bevorzugtes Ziel in ihren Strategien zur Marktliberalisierung und Deregulierung.

Um sachgerecht auf die Herausforderungen reagieren zu können, mit denen ETF-Mitgliedsorganisationen konfrontiert sind, besteht ein eindeutiges Bedürfnis, dass sie alle möglichen Instrumente zur Verteidigung und Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen ihrer Mitglieder bestmöglich nutzen.

Dies ist vorrangig eine Aufgabe, die die Gewerkschaften selbst erledigen müssen: der durchschnittliche Organisationsgrad der ArbeitnehmerInnen im Transportsektor muss erhöht werden, wenn wir ein wirkliches Kräftegleichgewicht haben wollen. Dies ist ein zentraler Punkt in jeder Strategie, die auf die Stärkung von Transportgewerkschaften abzielt. Aber mit nur wenigen Ausnahmen hat man in den vier Jahren seit dem letzten Kongress einen allgemeinen Mitglieder-schwund verzeichnet.

Trotz der Auswirkungen, welche die aktuelle Wirtschaftskrise noch auf die Beschäftigung haben kann oder haben wird, gilt die Tatsache, dass wir in den letzten Jahren ein stetiges Wachstum der Transporte, und zwar bei allen Verkehrsträgern, festgestellt haben.

Diese Zeit der Krise und Arbeitsplatzverluste muss von den Transportgewerkschaften auch als Chance gesehen werden: es ist der Zeitpunkt zur Verstärkung früher geäußelter Forderungen nach nachhaltiger Politik und der Zeitpunkt, um die Bandbreite der Mitgliederwerbung und Organisation sowie der Maßnahmen näher an die Betriebe heranzutragen.

a) Verbreiterung der Einflussnahme der Gewerkschaften

Wie bereits gesagt ist das durchschnittliche Niveau der Mitgliedschaft in Gewerkschaften in der Transportwirtschaft weiter niedrig, und wir verzeichnen einen rückläufigen Trend. Selbst wenn wir anerkennen, dass viele, nicht in der Gewerkschaftsbewegung zu suchende Faktoren einen Beitrag dazu leisten können, eine Distanz zwischen ArbeitnehmerInnen und den sie vertretenden Organisationen zu schaffen, wissen auch alle, dass eine Reihe von Grauzonen weiter besteht, die gleichzeitig eine Chance zur Belebung der Mitgliederwerbung bieten.

Die Organisation von **gewerkschaftlich nicht organisierten Arbeitnehmern und Arbeitnehmern mit prekären Arbeitsverhältnissen** ist in Krisenzeiten unabdingbar. Sie werden nicht nur sehen können, dass Gewerkschaften um den Schutz auch ihrer Arbeitsplätze kämpfen, sondern hier liegt auch eine Möglichkeit, um einen Anstieg der Arbeitslosenzahlen zu verhindern, welche Druck auf die Verhandlungsfähigkeit der Beschäftigten erzeugen.

Die Förderung der **Beschäftigung von Frauen** im Transportsektor in Verbindung mit einer besseren Einbeziehung von Gender-Forderungen in Tarifverhandlungen sind ebenfalls Maßnahmen, die größere Aufmerksamkeit der Mitgliedsorganisationen verdienen. Die Transportwirtschaft hat ein hohes Potenzial zur Erhöhung der Beschäftigung von Frauen, und Gewerkschaften haben jedes Interesse daran, sich gleich zu Beginn an der Sicherung von angemessener, diskriminierungsfreier Integration zu beteiligen. Zu diesem Zweck ist es notwendig, das Gender-Themen in der Politik der Gewerkschaften mit höchster Priorität behandelt werden.

Die Beschäftigung mit **jungen TransportarbeiterInnen** wird neue, möglicherweise weniger formelle Formen erfordern, um ihre Beteiligung am gewerkschaftlichen Leben und den Debatten zu sichern. Von besonderer Bedeutung ist die Sicherung eines Erfahrungsaustausches zwischen den Sektoren und in ganz Europa. Junge ArbeitnehmerInnen

sind nicht nur die Zukunft der Gewerkschaftsbewegung, sie sind auch die Zukunft der Transportwirtschaft. Tatsächlich hören wir mehr und mehr über die fehlende Attraktivität der Berufe in der Transportwirtschaft. Gewerkschaften müssen in der Lage sein, auf die Erwartungen junger Menschen zu hören, um diese Erwartungen umfassend in ihre Forderungskataloge aufzunehmen. Außerdem ist es wichtig, die Forderungen junger Menschen als Bürger in die allgemeine gewerkschaftliche Politik aufzunehmen und damit weitere Bereiche mit gemeinsamen Interessen zu entwickeln.

Die Zahl der **WanderarbeiternehmerInnen** in der Transportwirtschaft in Europa nimmt zu, und diese ArbeitnehmerInnen sind häufig nicht nur nicht gewerkschaftlich organisiert, sondern es gibt auch in ihren Heimatländern keine Gewerkschaften, die ihre Interessen als mobile ArbeitnehmerInnen vertreten könnten. Einige Mitgliedsorganisationen entwickeln bereits eigene Erfahrungen im Bezug auf WanderarbeiternehmerInnen an strategischen Standorten, wo man auf sie zugehen kann. Sie beziehen sich auf Informationen, aber auch die Werbung und Organisation in den Gewerkschaften des Aufnahmelandes. Andere haben ein Schwergewicht bei den zentralen Durchgangspunkten oder Drehkreuzen, wo Informationen in den Hauptsprachen der WanderarbeiternehmerInnen zur Verfügung gestellt werden.

Führungskräfte und Akademiker werden in der Transportwirtschaft auch immer wichtiger, und man verzeichnete bei der Anzahl der Akademiker in den vergangenen Jahren beträchtliche Wachstumsraten. Ein Verständnis für die speziellen Erwartungen in dieser ArbeitnehmerInnen wird es den Gewerkschaften auch ermöglichen, nicht nur ein wachsendes Segment der Belegschaft abzudecken, sondern auch ein besseres Verständnis unter den verschiedenen Arbeitnehmertypen innerhalb des gleichen Unternehmens oder innerhalb der Transportwirtschaft zu fördern.

Logistik ist ein weiterer Sektor, in den die Transportgewerkschaften nicht genügend Ressourcen investiert haben. Trotzdem bleibt im Hinblick auf die Bereiche Grundrechte, Arbeitszeiten, entsprechende Ausbildung etc. noch viel zu tun, wobei nur starke Gewerkschaften in der Lage sein werden, ihren Einfluss geltend zu machen. Mit einem neu gegründeten ortübergreifenden Logistikausschuss will die ETF ihre Aktivitäten für diese ArbeitnehmerInnen verstärken.

- Die ETF wird ihre Arbeit mit ihren Mitgliedsorganisationen im Hinblick auf die Erhöhung der Mitgliederzahlen der Gewerkschaften in der Transportwirtschaft fortsetzen und sich insbesondere mit den oben aufgeführten Arbeitnehmerkategorien befassen.
- Die ETF, Frauenausschuss wird seine Aktivitäten gemäß dem Aktionsplan, der von der Frauenkonferenz verabschiedet werden soll, fortsetzen, und die positiven Erfahrungen aus speziellen Sitzungen mit den verschiedenen Sektionen zu Gender-Themen sollten ebenfalls weitergeführt werden.
- Die ETF wird das Thema der Organisation von gewerkschaftlich nicht organisierten ArbeitnehmerInnen in ihre Projekte unter den Überschriften Information und Bildung einbeziehen und dabei zentrale Sektoren und Regionen für prioritäre Maßnahmen identifizieren.
- Im Hinblick auf junge ArbeitnehmerInnen wird die ETF im Jahre 2011 eine Konferenz der jungen europäischen TransportarbeiternehmerInnen organisieren, wobei im Jahresverlauf 2010 verschiedene Vorbereitungsarbeiten laufen werden.
- Die ETF wird weiter mit Mitgliedsorganisationen bei der Entwicklung von Informationskampagnen für TransportarbeiternehmerInnen einschließlich von WanderarbeiternehmerInnen an strategischen Standorten zusammenarbeiten, die gemeinsam vereinbart werden müssen.

b) Förderung der grenzüberschreitenden Kooperation

Eine wichtige Front bei der Entwicklung gewerkschaftlicher Stärke ist die Verstärkung der grenzüberschreitenden Kooperation. Die steigende Zahl von multinationalen Unternehmungen, die wichtige Märkte und Transportachsen beherrschen, bedingt die Notwendigkeit von zusätzlicher gewerkschaftlicher Koordinierung und Informationsaustausch.

Im Rahmen der ITF-Strategie zu 'Organising Globally', die auf dem Kongress in Durban 2006 verabschiedet wurde, muss die ETF eine entscheidende Rolle spielen, weil die meisten **weltweit tätigen Betreiber** auf dem gesamten europäischen Kontinent signifikante Geschäftstätigkeiten aufweisen. Aus diesem Grunde ist es notwendig, die Verbindungen zwischen den beiden Sekretariaten zu konsolidieren und eine rechtzeitige Programmplanung der Aktivitäten auf dem gesamten europäischen Kontinent und eine gemeinsame Festlegung von Prioritäten zu sichern.

Besondere Aufmerksamkeit muss den **wichtigen Drehkreuzen und Korridoren** gelten, in denen die Mitgliedsorganisationen mit Koordinierung durch die ETF ihre Ressourcen rationalisieren, Kosten teilen und ihre Sichtbarkeit bei den TransportarbeitnehmerInnen steigern können.

Die Idee einer **grenzüberschreitenden Mitgliedschaft** wurde bei verschiedenen Anlässen diskutiert und dabei als möglicher Weg zur Überwindung von Schwierigkeiten bei der – wenn auch nur vorübergehenden – gewerkschaftlichen Organisation von TransportarbeitnehmerInnen in ihren Heimatländern betrachtet.

Ein weiterer Bereich, in dem die ETF die gemeinsame Arbeit mit ihren Mitgliedern weiter entwickeln muss, betrifft die **Koordinierung von Tarifverhandlungen** mit einem besonderen Schwergewicht aus multinationalen Unternehmungen. Informationsaustausch zu Entwicklungen in ganz Europa ist entscheidend für Gewerkschaften, damit sie ihre Verhandlungsstrategien formulieren und ihre Praxis mit Entwicklungen an anderer Stelle koordinieren können. Es gibt bereits gewisse Erfahrungen bei den Eisenbahnen, und andere Sektionen wollen u.U. auf dem aufbauen, was bereits dort geleistet wurde.

Die ETF hat eine Politik zu multinationalen Unternehmen verabschiedet, die sich in erster Linie auf die Koordinierung von Gewerkschaften und **EBRs**⁷ in Bereichen wie dem Umgang mit Umstrukturierungsmaßnahmen auf europäischer/multinationaler Ebene befasst. Diese Art der Koordinierung und des Informationsaustausches ist von grundsätzlicher Bedeutung für die Mitgliedsorganisationen, damit sie mit Verhandlungen mit multinationalen Unternehmen richtig umgehen können.

- Die ETF wird auch weiterhin eng mit der ITF im Bezug auf globale Betreiber und multinationale Unternehmen zusammenarbeiten und die Verbindung zu Welt-Gewerkschaftsnetzwerken halten, wo solche vorhanden sind.
- Die von den Studien und die Forschung wird verwendet, **prioritäre Arbeitsthemen auf europäischer Ebene in Bezug auf die großen Drehkreuze und Korridoren zu identifizieren und zu unterstützen, wobei dies immer in enger Zusammenarbeit mit den relevanten nationalen Mitgliedsorganisationen geschieht.**
- **Diskussionen zur grenzüberschreitenden Mitgliedschaft und Koordinierung von Tarifverhandlungen müssen auch auf die Sektionsebene gebracht werden, um die Modelle identifizieren, die dem Schutz der TransportarbeitnehmerInnen besser dienen und gleichzeitig die gewerkschaftliche Stärke fördern.**

⁷ Ein getrennter Entschließungsantrag wird sich mit der speziellen EBR-Arbeit befassen

c) Bildung und Weiterbildung im Dienste der Mitglieder

Die ETF hat eine wichtige Rolle bei der Förderung des notwendigen Kapazitätsausbaus ihrer Mitgliedsorganisationen zu spielen. Über engere Kontakte mit Mitgliedsorganisationen in verschiedenen Regionen war es dem Sekretariat möglich, prioritäre Bereiche für solche Maßnahmen zu identifizieren.

Um die bestehende Lücke zwischen besser vorbereiteten Mitgliedsorganisationen und anderen zu schließen, die größeren Unterstützungsbedarf haben, wird die ETF die Entwicklung von **Grundbildungsmodulen** Priorität geben, die sich mit Kommunikations- und Verhandlungsfähigkeit, Sozialdialog und Organisationsstrategien befassen. Mitgliedsorganisationen aus Mittel- und Osteuropa sowie neu gewählte Gewerkschafter aus westeuropäischen Ländern sollten vorrangig Zugang zu diesen Aktivitäten erhalten. Die Zusammenarbeit mit der ITF-Bildungsabteilung und dem Europäischen Gewerkschaftsinstitut sollte weiter entwickelt werden, wobei die notwendige Anpassung an die speziellen regionalen Bedürfnisse sichergestellt werden muss.

Information ist ebenfalls ein wichtiges Instrument, um die ETF bei ihren Mitgliedern sichtbar zu machen und Erfahrungen und gute Praxisbeispiele auszutauschen. Neben den Sektionssitzungen entwickelt das Sekretariat viele andere Aktivitäten, von denen Mitgliedsorganisationen häufig nichts wissen. Die Umsetzung der vereinbarten Strategie insbesondere gegenüber den ETF-Mitgliedsorganisationen bleibt weiter eine vorrangige Priorität.

d) Europäischer Sektoraler Sozialdialog⁸

Die ETF ist derzeit an sechs sektoralen Sozialdialogausschüssen (SSDAs) beteiligt und hat wiederholt ihr Engagement für den **europäischen Sozialdialog** bestätigt, wo ein Mehrwert für ihre Mitglieder erreicht werden kann. Zu häufig sind wir mit fehlenden Mandaten der Arbeitgeber oder deren fehlender Bereitschaft konfrontiert, sich an aussagekräftigen Verhandlungen zu beteiligen.

Wieder wird es nur mit starken Gewerkschaften möglich sein, ein Kräftegleichgewicht zu erreichen und Arbeitgeberverbände zu Verhandlungen zu veranlassen, die eine Verbesserung für die Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Mitglieder bedeuten können.

Während es wichtig ist, die Notwendigkeit des Aufbaus gewerkschaftlicher Stärke nicht aus dem Auge zu verlieren, wird die ETF sich doch auch weiter um positive Ergebnisse aus den vorhandenen SSDAs und die mögliche Gründung eines SSDA für Hafendarbeit bemühen.

e) Verteidigung von Gewerkschaftsrechten

Angesichts der aktuellen Welle von Angriffen auf Arbeits- und Gewerkschaftsrechte muss die ETF weiter an der vordersten Front der europäischen Gewerkschaftsbewegung stehen, die einen **Kompromiss zu Grundrechten und Prinzipien verweigert**.

⁸ Auch zu diesem Thema wird der Kongress einen speziellen Entschließungsantrag diskutieren

Die ETF wird auch weiter gemeinsam der ITF, den IGBE und anderen europäischen Gewerkschaftsföderationen für den Schutz und die Stärkung des europäischen Sozialmodells arbeiten, bei europäischen Institutionen intervenieren, Allianzen mit relevanten nichtstaatlichen Organisationen fördern, sich gegen Rufe nach weiterer Deregulierung und Abschaffung von kollektiven sozialen Rechten wehren.

f) Eine starke ETF

Die Stärke der ETF kommt aus ihren Mitgliedern. Wie ihre Mitgliedsorganisationen auf nationaler Ebene kann die ETF in ihrer Funktion als Vertretung ihrer Mitglieder auf europäischer Ebene nur wirkungsvoll sein, wenn sie wegen der Seriosität ihrer Arbeit und dem ihr von den Mitgliedsorganisationen verliehenen Kräftegleichgewicht gegenüber europäischen Institutionen und Arbeitgeberverbänden respektiert ist. Wenn mehr als 70 % unserer aktuellen nationalen Gesetzgebung auf der Basis von EU-Rechtsvorschriften erfolgt, können wir es uns dann leisten, die Bedeutung einer starken Vertretung in Brüssel zu vernachlässigen?

Die ETF wird keine „Sitzungsorganisation“ sein, sondern eine Organisation, die zurückschlägt. Die oben aufgezählten Tätigkeitsbereiche erfordern eine aktive Beteiligung aller, der Mitgliedsorganisationen und des Sekretariats, sowie neue Arbeits- und Kommunikationsformen, neue Haltungen und die Bereitschaft, aktiv zu werden. Eine ernsthafte Debatte zu den Prioritäten und eine entsprechende Evaluierung der Ressourcen muss erfolgen, damit die Föderation in der Lage sein wird, die Erwartungen und Bedürfnisse ihrer Mitgliedsorganisationen zu erfüllen. Weitere **Personal- und Finanzressourcen** werden erforderlich sein, damit die ETF mit ihren Aufgaben Schritt halten kann.

Eine starke ETF wird auf starken Gewerkschaften mit größeren personellen und finanziellen Ressourcen aufgebaut. Diese werden daher über ihre nationalen Aktivitäten und ihre Fähigkeit einen Beitrag zur Stärkung der ETF leisten, sich im Kampf für gemeinsame Ziele auf europäischer Ebene zu engagieren.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Europäischer Sektoraler Sozialer Dialog

Die weltweite Wirtschaftskrise infolge des Zusammenbruchs der internationalen Finanzmärkte hat dramatische Auswirkungen auf den Lebensunterhalt von ArbeitnehmerInnen weltweit. Europa ist keine Ausnahme und Arbeitsplätze werden zu hunderten/tausenden in allen Wirtschaftszweigen abgebaut. Mittelständische Unternehmen schließen und multinationale Unternehmen beseitigen entweder Arbeitsplätze oder verkürzen die Arbeitszeiten. Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit nehmen zu. LeiharbeiterInnen, TeilzeitarbeiterInnen und ArbeitnehmerInnen mit unsicheren Arbeitsverhältnissen sind die ersten Opfer.

Wenn in der Vergangenheit das europäische Sozialmodell angegriffen wurde, dann erklärt die Vertiefung der Finanz-, Wirtschafts- und Sozialkrisen jeden Tag mehr die Notwendigkeit einer europäischen sozialen Regulierung. Das „soziale Gemeinschaftsacquis“ basierte bisher vorrangig auf Rechtsvorschriften. In jüngster Vergangenheit sind einige Vereinbarungen über die so genannte „verhandelte europäische Rechtsvorschrift“, die wie im Vertrag von Amsterdam vorgesehen aus Vereinbarungen zwischen europäischen Sozialpartnern resultiert, verbindlich geworden.

Seit Jahren ist die ETF am Europäischen Sektoralen Sozialdialog (ESSD) in den nachfolgenden Sektoren beteiligt: Eisenbahnen, Straßenverkehr, Fischerei, Binnenschifffahrt, Zivilluftfahrt und Seeschifffahrt. Diese Strukturen haben eine Vielzahl von Instrumenten eingesetzt (Vereinbarungen, Erklärungen, gemeinsame Projekte...), entsprechende gemeinsame Empfehlungen an die europäischen Institutionen und die nationalen Mitglieder der Sozialpartner beschlossen und die in ihr Arbeitsprogramm aufzunehmenden Prioritäten festgelegt. Die Ausschüsse des Europäischen Sektoralen Sozialdialogs (ESSDAs), an dem die ETF beteiligt ist, zählen zu den produktivsten.

Für die ETF muss der ESSD zu Wachstum, qualitativ guten Arbeitsplätzen, einem sozialen Europa und nachhaltigen Verkehrspolitik beitragen und diese fördern. Die ETF betrachtet diese Arbeitsprogramme als Mittel zur weiteren Stärkung der Eigenständigkeit der Sozialpartner. Man sollte trotzdem sagen, dass der legislative Ansatz und der Verhandlungsansatz für die ETF sich ergänzen und beide gebraucht werden, um Sozialrechte zu entwickeln. Daher ist es notwendig, dass die europäischen Verkehrspolitik in die soziale Dimension innerhalb der Rechtsvorschrift integriert wird, was noch nicht der Fall ist.

Es sind immer noch einige große Hürden zu überwinden

Die ETF weiß, dass die Entwicklung des europäischen Sozialdialogs eine starke Beteiligung von europäischen und nationalen Arbeitgeber- und Gewerkschaftsvertretern voraussetzt. In dieser Hinsicht unterstreicht die ETF die entscheidende Bedeutung des Sozialdialogs zum Aufbau von Vertrauen und gutem Willen zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern und bei der Identifizierung von verbindlichen Lösungen für soziale Fragen sowie der Entwicklung von sozialem Zusammenhalt auf europäischer und nationaler Ebene. Die ETF bedauert daher die fehlende Bereit-

schaft der Arbeitgeber in bestimmten Sektoren, sich an konstruktiven und fruchtbaren Diskussionen und Verhandlungen zu beteiligen. Das Zögern vieler Arbeitgeberverbände, ihren europäischen Verbänden ein eindeutiges Mandat für Verhandlungen in ihrem Namen zu erteilen, war das wichtigste Hindernis, das der Erreichung von Fortschritten in verschiedenen ESSDAs entgegenstand.

Außerdem kann der ESSD kein Instrument sein, um die Vertreter von Transport- und FischereiarbeitnehmerInnen mit Arbeiten zu den Prioritäten von anderen zu beschäftigen: wenn gemeinsame Arbeitsprogramme oder Aktivitäten beschlossen sind, wo es natürlich ein gemeinsames Interesse sowohl bei Arbeitgeberverbänden als auch Gewerkschaften geben muss, muss die ETF immer sicherstellen, dass es einen potentiellen Mehrwert gibt, der aus diesen Aktivitäten, Projekten etc. für ihre Mitglieder entsteht.

Die EU-Erweiterung hat eine Reihe von Themen in den Mittelpunkt gerückt: das Fehlen von repräsentativen Arbeitgeberverbänden in mehreren neuen Mitgliedstaaten und Beitrittskandidatenländern, manchmal stark zersplitterte Gewerkschaften und infolgedessen eine sehr geringe Abdeckung der für Wirtschaftszweige geltenden Tarifverträge in diesen Ländern. Über diese Probleme in diesen Ländern hinaus ist es die eigentliche Zukunft der eigenständigen europäischen Verhandlungen der Sozialpartner (Art. 139), die in Frage gestellt wird. Die jüngsten Erklärungen von Beamten der Kommission, die sich eine Überarbeitung von aus Vereinbarungen der Sozialpartner entstandenen Rechtsvorschriften ohne gegenseitige Zustimmung vorstellen können, birgt das Risiko, einen inakzeptablen Präzedenzfall zu schaffen und damit die Bemühungen um das Vertrauen der Sozialpartner auszuhöhlen.

Der ESSD muss mit den Dialogen/Verhandlungen auf nationaler Ebene besser verzahnt werden. Der europäische Sozialdialog muss auch auf gewerkschaftlicher Ebene besser strukturiert werden (Fragen im Zusammenhang mit den Delegationen, Mandaten etc.). Diese Fragen müssen beantwortet werden, wenn die Gewerkschaftsbewegung erfolgreich eine echte europäische Regulierungs- und Verhandlungsebene für soziale Fragen aufbauen will. Unter den ETF-Mitgliedern sollten vor den Sitzungen Strategien entwickelt werden.

Die Entscheidung der Kommission vom 20. Mai 1998 sieht vor, dass ESSDAs von der Europäischen Kommission zu Entwicklungen konsultiert werden sollten, die soziale Auswirkungen auf Gemeinschaftsebene haben können. Es ist überwiegend der Fall, dass die Dienste der Kommission (GD TREN und GD MARE) die relevanten ESSDAs nicht zu Vorschlägen mit sozialen Auswirkungen konsultieren und sie manchmal lediglich im Nachhinein über die Entwicklungen informieren.

Die künftige Schritte

Der ESSD sollte in eine neue Phase eintreten, die die Kapazität des Sozialdialogs zur Verhandlung über verbindliche Vereinbarungen verbessert und in der die europäischen Transport Arbeitgeberverbände sich einen gemeinsamen Aktivitäten mit ETF-Vertretern beteiligen, um Konjunkturprogramme und Industriepolitiken umzusetzen, welche die industrielle und soziale Zukunft in den verschiedenen Transport- und Fischereisektoren gewährleisten. Die ETF wird eine aktivere Beteiligung der Arbeitgeber zur Bekämpfung der Krise über eine ausgereifte Praxis des europäischen Sozialdialogs im Sinne einer Win-Win-Lösung anstreben. Die ETF wird das strategische Arbeitsplatz-Management und Humankapital fördern.

Die ETF möchte einen qualitativen Sprung im sektoralen Sozialdialog in ganz Europa durchsetzen und insbesondere sicherstellen, dass dieser auf nationaler und branchenübergreifender Ebene besser vernetzt wird. Die ETF will den Kapazitätsaufbau für ihre Mitglieder und insbesondere die Mitglieder in den neuen Mitgliedstaaten und Beitrittskandidatenländern sicherstellen, um diesen unter anderem eine umfassende Beteiligung am ESSD zu ermöglichen und auch den zweiseitigen Dialog auf nationaler Ebene zu stärken.

Die ETF wird die Umsetzung und unabhängige Überwachung der mit Arbeitgeberverbänden unterzeichneten europäischen Rahmenvereinbarungen, gemeinsamen Erklärungen oder Verhaltenskodizes verstärken. Die ETF wird sich an Bemühungen beteiligen, die die „Aufwärts-Konvergenz“ dieser Instrumente sicherstellen sollen.

Die ETF wird auch weiter für eine angemessene offizielle Anhörung der ESSDAs durch die Kommission zu allen Fragestellungen und Vorschlägen auf Gemeinschaftsebene kämpfen, die soziale Auswirkungen haben. Alle relevanten Informationen und vernünftigen Fristen müssen für die ESSDAs so gesetzt sein, dass sie ihrerseits angemessen auf die Anhörung reagieren können. Die Kommission muss ihre Verantwortung als Vorschlagender von Rechtsakten im Dialog mit den Sozialpartnern erfüllen.

Auf unterschiedlichen Wegen sollte die Kommission die europäischen Transport-Arbeitgeberverbände nachdrücklich ermutigen, ein Mandat zu erhalten und sich an verbindlichen Verhandlungen zu beteiligen. Die Kommission sollte explizit die Arbeitgeber mit ihrer Verantwortung konfrontieren und Gespräche mit den entsprechenden Verbänden über die künftige Arbeit führen. Die ETF wird nur für wirkungsvolle Gespräche und Verhandlungen zur Verfügung stehen, die einen Mehrwert für die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von ArbeitnehmerInnen in den Bereichen Verkehr und Fischerei bringen können.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Grundrechte im Gegensatz zu Wirtschaftsfreiheiten

I – Die Ausgangslage

Die IAO legt über eine dreiseitige Struktur, die nicht nur die Sozialpartner sondern auch die Regierungen beteiligt sind, Mindeststandards für viele Industriebranchen fest. Wegen ihres Charakters als Mindeststandards bilden die dort verabschiedeten Instrumente die Basis, unter die kein Mitgliedstaat zu gehen bereit sein sollte.

Der zunehmende Trend in der EU, die Möglichkeiten der einzelnen Mitgliedstaaten für eine aktive Intervention in internationalen Gremien unter dem verständlichen Vorwand zu begrenzen, dass man einen koordinierten EU-Ansatz sicherstellen will, gibt jedoch zur Sorge dazu Anlass, wieweit die EU die Bereitschaft ihrer Mitglieder begrenzen kann, für die Verbesserung des weltweiten Rahmens für Sicherheits-, Sozial-, Arbeits- und Umweltstandards zu arbeiten.

Wie kann es andererseits möglich sein, dass nach einer Ratifizierung der zentralen IAO-Arbeitsstandards einschließlich der Standards zu Vereinigungsfreiheit, Tarifverhandlungen und Streikrecht durch alle EU-Mitgliedstaaten (und Beitrittsländer) die Kommission darauf besteht, die Wahrnehmung von grundlegenden Sozial- und Arbeitsrechten gegen die möglichen Wirkungen abzuwägen, die diese auf die so genannten Marktfreiheiten haben können?

II – Eine anerkannte Hierarchie – von global zu regional

Die IAO wurde 1919 nach dem Ende eines katastrophalen Krieges gegründet, um eine auf der Annahme beruhende Vision zu verfolgen, dass weltweiter dauerhafter Frieden nur geschaffen werden kann, wenn er auf einer angemessenen Behandlung arbeitender Menschen aufbaut. 1946 wurde die IAO die erste Sonderorganisation der Vereinten Nationen⁹.

Am 9. Mai 1950 wurde mit der Schuman-Erklärung die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) vorgeschlagen, die dann mit dem Vertrag von Paris am 18. April 1951 Wirklichkeit wurde. Damit wurde ein gemeinsamer Markt für Kohle und Stahl für die sechs Gründungsländer (Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg und die Niederlande) geschaffen. Das Ziel bestand nach Ende des Zweiten Weltkrieges darin, den Frieden zwischen den siegreichen und besiegten Nationen in Europa zu sichern und sie als gleichberechtigte Partner zusammenzuführen, die innerhalb von gemeinsamen Institutionen miteinander kooperieren¹⁰.

Nach europäischen Rechtsvorschriften und Gebräuchen wird jede Institution mit höherem Rang als die Europäische Union in ihrer Funktionsweise, in ihren Stellungnahmen und ihrer Arbeitsweise respektiert. Weil die IAO mehr als 30 Jahre älter ist als die Europäische Union, verdient sie es daher, von der Europäischen Union in jeder Hinsicht respektiert zu werden.

⁹ IAO-Webseite

¹⁰ Webseite der Kommission

Rechtlich können wir festhalten, dass es eine „Hierarchie der Rechtsquellen“ gibt. Das bedeutet, dass in Gesetzestexten eine eindeutige Bedeutungsrangfolge festgelegt ist. Nationale Gesetze haben Vorrang vor regionalen und regionale Gesetze haben Vorrang gegenüber lokalen.

Wenn man die gleiche Argumentation auf die Weltebene anwendet, können wir sagen, dass Texte der Weltebene Vorrang gegenüber europäischen haben sollten, wobei man berücksichtigen muss, dass diese Hierarchie der Rechtsquellen – die weltweit übernommen wird – eindeutig anerkennt, dass auf anderen (einschließlich der regionalen) Ebenen immer günstigere Regelungen entwickelt werden können.

III – Internationale Mindeststandards im Gegensatz zu EU-Rechtsvorschriften

Bei einer Reihe von Anlässen hat die Europäische Kommission die Initiative ergriffen und die Einbeziehung von Konventionen der IAO und anderer internationaler Organisationen in das Recht der Gemeinschaft vorgeschlagen. Dies war auch der Fall bei Vereinbarungen der Sozialpartner insbesondere in der Seeschifffahrt, mit denen mit voller Unterstützung der Kommission IAO-Konventionen in EU-Richtlinien überführt worden. Bei anderen Gelegenheiten hat die Kommission es jedoch abgelehnt, sich bereits vereinbarten Instrumenten anzuschließen, wie es im Fall der Aufrufe der Hafentarbeiter an die Kommission zutraf, die Ratifizierung der IAO-Konventionen 137 und 152 zu Hafentarbeit durch die Mitgliedstaaten zu fördern. Es wurde argumentiert, dass die Konvention den Marktfreiheiten zur Erbringung von Dienstleistungen beziehungsweise der Niederlassungsfreiheit widerspricht.

Aufbauend auf den seit langem bestehenden sozialen Traditionen der IAO ist es absolut inakzeptabel, dass IAO-Konventionen nach Jahren dreiseitiger Verhandlungen von der Europäischen Kommission nicht als unbestrittene universale Mindest-Benchmarks anerkannt werden.

Die jüngsten vier Urteile des Europäischen Gerichtshofs – Viking, Laval, Ruffert und Luxemburg – können tiefgreifende schädliche Auswirkungen auf die Arbeits- und Sozialrechte der ArbeitnehmerInnen in ganz Europa haben. Die Grundfreiheiten und -rechte, an deren Geltung für ihre Mitglieder europäische Gewerkschaften so hart gearbeitet haben, werden jetzt durch den Beschluss des EuGH gefährdet, wonach die genannten Rechte beschnitten werden müssen, um jede mögliche Begrenzung der Wirtschaftsfreiheiten zu vermeiden, die im EU-Vertrag eine zentrale Stellung innehaben. Obwohl diese vier Rechtsstreitigkeiten in vier unterschiedlichen EU-Ländern stattfanden, gilt der durch die Beschlüsse des EuGH festgestellte Präzedenzfall in allen EU-Mitgliedstaaten und wurde von der Europäischen Kommission voll unterstützt.

Als man sie mit möglichen Widersprüchen zwischen den Urteilen des Gerichts und einer möglichen Verletzung von IAO-Instrumenten konfrontierte, sagten einige in der Kommission eindeutig, dass das Gemeinschaftsrecht Vorrang gegenüber IAO-Konventionen habe, was insbesondere für die mögliche Verletzung der IAO-Konvention 98 zu Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen gilt.

Die Situation ist ernst: die Gewerkschaftsbewegung in Europa wird strategisch bedroht und Arbeitnehmerrechte werden kompromittiert; die einzige langfristige Lösung ist eine Änderung des europäischen Rechts, so dass die Arbeitnehmerrechte formal gesichert sind.

IV – Die künftigen Schritte

Seit 2007 haben alle EU-Mitgliedsländer die acht grundlegenden IAO-Konventionen oder zentralen Arbeitsstandards ratifiziert:

- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| ■ Beseitigung von Zwangsarbeit | Konventionen 29 & 105 |
| ■ Vereinigungsfreiheit | Konventionen 87 & 98 |
| ■ Diskriminierungsfreiheit | Konventionen 100 & 111 |
| ■ Abschaffung von Kinderarbeit | Konventionen 138 & 182. |

Die ETF FORDERT, dass die Europäische Kommission alle möglichen Maßnahmen ergreift um sicherzustellen, dass das Gemeinschafts-*Acquis* der EU den grundsätzlichen Konventionen ohne Vorbehalt des Prinzips der jeweils günstigeren Bedingungen und der Klausel zur Besitzstandswahrung entspricht.

Die ETF FORDERT DARÜBER HINAUS, dass alle relevanten Konventionen aus den Bereichen Verkehr und Fischerei als Minimum angesehen werden, das in Bezug auf das europäische Recht nicht infrage gestellt werden kann. Die notwendige Koordinierung der Intervention der EU-Mitgliedstaaten in internationalen oder regionalen Gremien kann nicht dazu benutzt werden zu verhindern, dass einzelne Mitgliedstaaten Vorschläge einbringen, welche die Sicherheit, die sozialen Rechte oder den Schutz der ArbeitnehmerInnen fördern.

Die ETF FORDERT zur Achtung der IAO-Konventionen **AUF**, die das Streikrecht als Grundrecht ansehen und insbesondere zur Achtung der Konvention Nr. 516. „Das Streikrecht ist ein wesentliches Mittel, das den ArbeitnehmerInnen und Gewerkschaften zur Verteidigung ihrer Interessen zur Verfügung steht. Die Erbringung einer Minimalleistung darf nur bei Grundbedürfnissen im engeren Sinne vorgeschrieben werden; das heißt bei denen, welche das Leben oder die Sicherheit von Menschen gefährden würden.“

Im einzelnen stellen Streiks in der Transportwirtschaft keine solchen Gefährdungen dar.

Die ETF UNTERSTÜTZT NACHDRÜCKLICH die Aufrufe des EGB zur Annahme eines rechtsverbindlichen „Protokolls zum sozialen Fortschritt“, das dem Europäischen Vertrag hinzugesetzt werden soll¹¹. Das vorgeschlagene Protokoll würde die im Vertrag angesprochenen Wirtschaftsfreiheiten wirksam den Sozial- und Arbeitsrechten unterordnen.

Die ETF FORDERT die Überarbeitung der Entsenderichtlinie um klarzustellen, dass sie nie zu einer Verringerung des Schutzes und der Rechte entsandter ArbeitnehmerInnen gedacht war, sondern vielmehr das Grundprinzip der „gleichen Entlohnung für gleiche Arbeit“ sichern und sicherstellen sollte, dass die Bedingungen des Aufnahmelandes gelten und Vorrang haben.

Die ETF FORDERT ihre Mitgliedsorganisationen **AUF**, aktiv ihre Mitglieder im Rahmen des Wahlkampfes zum Europäischen Parlament im Hinblick darauf zu informieren und zu mobilisieren, dass sie die Kandidaten unterstützen, die sich im Falle ihrer Wahl für die Förderung der oben genannten Prinzipien und Vorhaben einsetzen.

¹¹ Als Anhang zu diesem Dokument beigefügt

Die ETF FORDERT die Gründung eines Europäischen Sozialobservatoriums, um die Umsetzung von Sozialrechtsvorschriften zu bewerten, die Arbeit zur Förderung eines hohen Beschäftigungsniveaus, die Garantien für den sozialen Schutz, den Kampf gegen soziale Ausgrenzung, ein hohes Niveau in Bildung, Ausbildung und Schutz der menschlichen Gesundheit sowie das Protokoll zum sozialen Fortschritt zu beobachten.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

(inoffizielle Übersetzung)

EGB-Vorschlag für ein Protokoll zum “Sozialen Fortschritt”

(Klausel/Erklärung)

Vorbemerkung

Der im Folgenden vorgeschlagene Text eines Protokolls unterstellt das Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon und bezieht sich deshalb auf die Artikel des Vertrags über die Europäische Union (EUV) und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in der konsolidierten Fassung des Vertrags von Lissabon (mit Querverweisen zu den aktuellen Verträgen, wenn dies zum besseren Verständnis notwendig erscheint).

PROTOKOLL ZUM VERHÄLTNIS ZWISCHEN WIRTSCHAFTLICHEN FREIHEITEN UND SOZIALEN GRUNDRECHTEN IM LICHT DES SOZIALEN FORTSCHRITTS

DIE HOHEN VERTRAGSPARTEIEN GESTÜTZT auf Artikel 3 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union, IN BESTÄTIGUNG der Bedeutung, die sie den sozialen Grundrechten beimessen, wie sie in der am 18. Oktober 1961 in Turin unterzeichneten Europäischen Sozialcharta und in der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer von 1989 festgelegt sind,

EINGEDENK dessen, dass die Union auf eine in hohem Maße wettbewerbsfähige soziale Marktwirtschaft hinwirkt, die auf Vollbeschäftigung und sozialen Fortschritt abzielt, (*Artikel 3 Abs. 3, Unterabs. 1 EUV*)

EINGEDENK dessen, dass der Binnenmarkt für das europäische Aufbauwerk von grundlegender Bedeutung ist, er aber nicht ein Selbstzweck ist, und dass er dem Gemeinwohl dienen sollte, entsprechend der Tradition des sozialen Fortschritts in der Geschichte Europas,

IN DER ERWÄGUNG, dass die Union in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 1 des Vertrags über die Europäische Union die Rechte, Freiheiten und Grundsätze und insbesondere die sozialen Grundrechte anerkennt, die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union enthalten sind,

IN DEM BEWUSSTEIN, dass die Union nach Artikel 9 (*neue horizontale Sozialklausel*) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union bei der Festlegung und Durchführung ihrer Politik und ihrer Maßnahmen den Erfordernissen im Zusammenhang mit der Förderung eines hohen Beschäftigungsniveaus, mit der Gewährleistung eines angemessenen sozialen Schutzes, mit der Bekämpfung der sozialen Ausgrenzung sowie mit einem hohen Niveau der allgemeinen und beruflichen Bildung und des Gesundheitsschutzes Rechnung trägt,

EINGEDENK dessen, dass die Union und die Mitgliedstaaten die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen zum Ziel haben, um dadurch auf dem Wege des Fortschritts ihre Angleichung zu ermöglichen, (*Artikel 136 Abs. 1 EG - Vertrag = Artikel 151 Abs. 1 AEUV*)

EINGEDENK dessen, dass die Union die Rolle der Sozialpartner auf Ebene der Union unter Berücksichtigung der Unterschiedlichkeit der nationalen Systeme anerkennt und fördert sowie auch den sozialen Dialog fördert und dabei die Autonomie der Sozialpartner achtet, (neuer Artikel 136a = Artikel 152 AEUV)

IN DEM WUNSCH, die grundsätzliche Bedeutung des sozialen Fortschritts hervorzuheben, um die Unterstützung der Europäischen Bürger und Arbeitnehmer für das Europäische Projekt zu erreichen und aufrechtzuerhalten,

IN DEM WUNSCH, präzisere Bestimmungen über den Grundsatz des sozialen Fortschritts und seiner Anwendung festzulegen.

SIND über folgende Bestimmungen ÜBEREINGEKOMMEN, die dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügt sind:

Artikel 1 – Grundsätze

Das Europäische Sozialmodell ist dadurch gekennzeichnet, dass wirtschaftliche Leistung und sozialer Fortschritt untrennbar miteinander verknüpft sind, in dem eine in hohem Maße wettbewerbsfähige soziale Marktwirtschaft nicht ein Selbstzweck ist, sondern dass er dem Gemeinwohl dienen sollte, wie er der Tradition des sozialen Fortschritts in der Geschichte Europas verwurzelt ist und durch die Verträge bestätigt wird.

Artikel 2 – Definition des sozialen Fortschritts und seiner Anwendung

Sozialer Fortschritt und seine Anwendung bedeuten insbesondere:

(1) Die Union :

- a. verbessert die Lebens- und Arbeitsbedingungen ihrer Bevölkerung sowie jede andere soziale Bedingung,
- b. gewährleistet die wirksame Ausübung der sozialen Grundrechte und Prinzipien und insbesondere das Recht, Tarifverträge auszuhandeln, abzuschließen und durchzusetzen sowie kollektive Maßnahmen zu ergreifen,
- c. schützt insbesondere Arbeitnehmer, indem sie das Recht von Arbeitnehmern und Gewerkschaften anerkennt, sich für den Schutz von bestehenden Standards als auch für die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Arbeitnehmern in der Union auch über bisher bestehende (Mindest-)Standards hinaus einzusetzen, insbesondere gegen unfairen Wettbewerb zu kämpfen und Gleichbehandlung von Arbeitnehmern unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder irgendeinem sonstigen Grund zu fordern,
- d. gewährleistet, dass Verbesserungen beibehalten werden und verhindert jeden Rückschritt im Hinblick auf bereits bestehende sekundäre Gesetzgebung.

(2) Die Mitgliedstaaten und/oder die Sozialpartner

- a. werden nicht daran gehindert, strengere Schutzmaßnahmen beizubehalten oder zu treffen, die mit den Verträgen vereinbar sind,
- b. verhindern im Fall der Umsetzung sekundären Unionsrechts jeden Rückschritt im Hinblick auf ihr nationales Recht unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, im Licht von sich ändernden Umständen, unterschiedliche Rechtsvorschriften oder vertragliche Bestimmungen näher festzulegen, die das Unionsrecht und das Ziel des sozialen Fortschritts beachten.

Artikel 3 – Das Verhältnis zwischen Grundrechten und wirtschaftlichen Freiheiten

- (1) Keine Vertragsbestimmung und insbesondere weder wirtschaftliche Freiheiten noch Wettbewerbsregeln haben Vorrang vor den sozialen Grundrechten wie sie in Artikel 2 definiert werden. Im Fall eines Konflikts gehen die sozialen Grundrechte vor.
- (2) Wirtschaftliche Freiheiten können nicht so ausgelegt werden als ob damit Unternehmen das Recht gewährt würde, zu bezwecken oder zu bewirken, dass nationale Sozial-oder Beschäftigungsgesetze und –gepflogenheiten nicht angewandt oder umgangen werden oder Sozialdumping auszuüben.
- (3) Wirtschaftliche Freiheiten, wie sie in den Verträgen festgelegt sind, müssen so ausgelegt werden, dass sie die Ausübung von sozialen Grundrechten nicht verletzen wie sie in den Mitgliedstaaten und vom Unionsrecht anerkannt sind, einschließlich des Rechts Tarifverträge auszuhandeln, abzuschließen und durchzusetzen sowie zu kollektiven Maßnahmen, und dass sie die Autonomie der Sozialpartner nicht verletzen, wenn sie diese Grundrechte in der Verfolgung sozialer Interessen oder dem Schutz der Arbeitnehmer ausüben.

Artikel 4 – Zuständigkeiten

Für den Zweck der Gewährleistung des sozialen Fortschritts wird die Union erforderlichenfalls nach den Bestimmungen der Verträge, einschließlich des (Artikels 308 EG=) Artikels 352 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, tätig.

(siehe eine ähnliche Bestimmung im Protokoll über den Binnenmarkt und den Wettbewerb)

Koordinierung Im Bereich der multinationalen Unternehmungen und Europäischen Betriebsräte

Die am ETF 2009 Kongress teilnehmenden ETF-Mitgliedsorganisationen

Erkennen den transnationalen Charakter des Verkehrs im EU-Binnenmarkt. In Europa ist Verkehr organisch mit der Art und Weise verbunden, wie die Wirtschaft derzeit im EU-Binnenmarkt umgebaut wird. Die Freiheit der Unternehmungen, in ganz Europa zu expandieren und andererseits die zunehmende Mobilität der Menschen auf dem Kontinent erfordern schnelle und effiziente Verkehrsdienstleistungen und -angebote von europäischem Ausmaß. Daher auch die wachsende Präsenz – in der Transportwirtschaft – von multinationalen Unternehmungen, die sich selbst um eine Positionierung in einem ausgesprochen umkämpften Umfeld bemühen. Transport ist eine externe Strukturveränderungen ausgesetzte Branche (wie beispielsweise Veränderungen, die durch Verlagerung von Herstellung und Produktion ausgelöst werden). Darüber hinaus unterliegt der Verkehr intern ausgelösten Veränderungen, die durch die Notwendigkeit einer dauernden und schnellen Anpassung an Anforderungen nach größerer Mobilität von Waren und Personen getrieben werden. Es gibt mehr als 80 multinationale Transportunternehmungen, die in Europa tätig sind, und mit ihnen kommt eine Vielzahl von Reorganisationsmaßnahmen, die von einer Konsolidierung über Fusionen, Übernahmen, Firmenkäufe bis zu einer Verkleinerung über Outsourcing, den Einsatz von Vertragsunternehmen, die Übertragung von Unternehmensbereichen reichen.

Erkennen, dass transnational Unternehmungen transnationale Reorganisationsmaßnahmen meinen, die sich den transnationalen sozialen Auswirkungen ausdrücken. In der Transportwirtschaft wie in den meisten anderen Branchen hat jede Fusion, jede Übernahme, jedes Outsourcing von europäischem Ausmaß unmittelbare Auswirkungen auf die ArbeitnehmerInnen und die Beschäftigung. Geschäftliche Reorganisationsmaßnahmen werden heutzutage von den zentralen Geschäftsleitungen beschlossen und wirken sich nur selten auf ein einzelnes Land aus, und sie werden kaum kommuniziert oder sogar mit den betroffenen Arbeitnehmergruppen diskutiert. Trotz des transnationalen Charakters der Transportwirtschaft werden diese Maßnahmen weniger sichtbar – im Vergleich zur Reorganisation von Produktion und Konsum – und daher sind die damit verbundenen sozialen Folgen weniger offensichtlich. Während die Verlagerung eines Betriebes in ganz Europa Schlagzeilen machen würde, geschieht eine transnationale Vertragsvergabe von Kurier- und Expressdienstleistungen praktisch unbemerkt. Aufgrund dieser Tatsache können nationale Gewerkschaften weniger gut in der Lage sein, die sozialen Folgen von europaweiten Umstrukturierungsmaßnahmen in der Transportwirtschaft beispielsweise durch informelle Netzwerkbildung anzugehen (Arbeitsplatzverluste, Versetzung von ArbeitnehmerInnen, Ersatz von unbefristeten Arbeitsverhältnissen durch Zeitarbeiter).

Erkennen, dass im vorgegebenen Rahmen der Europäischen Betriebsräte die richtige Ebene für die Arbeitnehmervertretung auf europäischem Niveau sind. Die Europäischen Betriebsräte reagieren auf die Notwendigkeit, den sozialen Dialog den Erfordernissen des Binnenmarktes anzupassen. Sie sind ein großer Schritt zur Entwicklung eines

Systems der industriellen Beziehungen auf europäischer Ebene. Eben der transnationale Charakter der Reorganisation und Umstrukturierung von Unternehmungen – in der Transportwirtschaft ebenso wie in allen anderen Branchen – drängt die der ETF angehörenden Gewerkschaften dazu, Lösungen über ihre nationalen Grenzen hinweg zu suchen. Europäische Betriebsräte spielen in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle als Gremien der Arbeitnehmervertretung, deren Funktionen und Kompetenzen im EU-Arbeitsrecht verankert sind. Es ist aber von zentraler Bedeutung, eine starke gewerkschaftliche Präsenz in jedem und in allen EBRs in der Transportwirtschaft zu haben. Von den etwa 80 multinational tätigen Unternehmungen in der Transportwirtschaft haben 20 einen Europäischen Betriebsrat. Von diesen genießt ein etwas geringerer Anteil die Vorteile einer starken Gewerkschaftspräsenz.

Erkennen die Tatsache an, dass die neue EBR-Richtlinie wesentliche Verbesserungen in diesem Politikbereich bringt und den EBRs bessere Rechte und Ressourcen zuweist. Im Dezember 2008 wurde von den europäischen Institutionen eine neue EBR-Richtlinie verabschiedet. Dabei handelt es sich um einen verbesserten rechtlichen Rahmen, der die Arbeitnehmerrechte auf Unterrichtung und Anhörung zu transnationalen Umstrukturierungsmaßnahmen verstärkt. Unter anderem enthält sie eine bessere Definition von ‚transnationalen‘ Maßnahmen. Die Richtlinie erkennt die europäischen Gewerkschaften und ihrer Rolle bei der Unterstützung von ArbeitnehmerInnen während der Verhandlungen über EBR-Vereinbarungen an. Sie legitimiert die Verbindung zwischen nationalen Arbeitnehmerstrukturen und den EBRs.

Vor diesem Hintergrund verpflichten sich die der ETF angehörenden Gewerkschaften, im Rahmen der Koordinierung durch die Europäische Transportarbeiter-Föderation voll zu kooperieren, um die multinationalen Unternehmungen „in den Griff zu bekommen“. Sie werden insbesondere bei der Gründung von Europäischen Betriebsräten kooperieren. Dabei halten sich die ETF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften voll an die ETF-Leitlinien. Die nachfolgende Bereiche werden von zentraler Bedeutung für die ETF-Arbeit in diesem Politikfeld sein:

Grundsatz

In allen Angelegenheiten im Zusammenhang mit multinationalen Unternehmungen und Europäischen Betriebsräten hat die ETF ein umfassendes Koordinationsmandat. Die ETF wird umfassend Verbindung halten zudem ihr angeschlossenen Gewerkschaften, und – vor allem – die transnationalen Arbeitnehmerinteressen fördern und zum Ausdruck bringen.

Ziele

Durch ihre Tätigkeit in diesen Politikfeldern verfolgen die ETF und ihre Mitgliedsgewerkschaften das Ziel:

- die gewerkschaftliche Präsenz in multinationalen Unternehmungen zu stärken
- qualitativ gute EBRs-Vereinbarungen zu haben
- EBRs zu unterstützen um sicherzustellen, dass ihre Rechte eingehalten werden
- die Verbindungen zwischen nationalen Gewerkschaften und EBRs zu konsolidieren

Koordinierungsrolle der ETF

Die Koordinierungsfunktion gilt insbesondere in den nachfolgenden Bereichen, ohne darauf beschränkt zu sein:

- Anschubverfahren für einen EBR
- Verhandlungen über neue Vereinbarungen
- Sicherung einer guten gewerkschaftliche Präsenz in den Gremien, die EBR-Vereinbarungen aushandeln, und in den EBRs selbst
- außergewöhnliche Umstände, wenn multinationalen Unternehmungen beabsichtigte transnationalen Umstrukturierungsmaßnahmen ankündigen
- Stärkung der Kooperation zwischen nationalen Gewerkschaften und Europäischen Betriebsräten

Koordinierungsinstrumente und politik

Die ETF-Arbeit zu multinationalen Unternehmungen und EBRs erfolgt im Rahmen der ETF-Leitlinien. Diese Leitlinien und die Politik stellen eigentlich entwickelten Rahmen der, der bei Bedarf der Praxis und den Erfahrungen entsprechend aktualisiert wird.

Institutionelle vorkehrungen

Die ETF wird einen ETF-Ausschuss zu multinationalen Unternehmungen gründen. In seinen politischen Funktionen unterstützt dieser Ausschuss das ETF-Sekretariat durch die Formulierung von Leitlinien, Instrumenten und Politik. Der Ausschuss wird jedoch spezielle Fälle beispielsweise im Zusammenhang mit nationaler und transnationaler Arbeitnehmervertretung, den Unterrichts- und Anhörungsrechten, Umstrukturierung koordinieren und sich direkt damit befassen. Innerhalb dieser Grenzen wird der Ausschuss zu multinationalen Unternehmungen seine eigene Geschäftsordnung formulieren. Der ETF-Exekutivausschuss ist das Entscheidungsgremium in allen politischen Fragen und wird regelmäßig die ETF-Arbeit zu multinationalen Unternehmungen und EBRs auf der Grundlage von Berichten des ETF-Sekretariats bewerten - und bestätigen.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Die Wirtschaftliche und Soziale Krise

Der ETF 2009 Kongress ist der Meinung, dass die gegenwärtige Wirtschaftskrise in ihrer Breite, Tiefe und Schwere ohne Beispiel seit der „Mutter der Krisen“ von 1929-1932 ist. Der Vergleich mit der Krise der 1930er Jahre ist vollauf berechtigt:

Alle Wirtschaftsregionen der Welt sind gleichzeitig von den Krisenerscheinungen erfasst. Nach OECD-Angaben ist das BIP in den OECD-Ländern im 4. Quartal 2008 verglichen mit dem Vorjahresquartal um 1,5% gefallen, im Vergleich zum 3. Quartal 2008 beträgt der Einbruch 7,1%; im Euro Raum machen die entsprechenden Rückgänge 3,5 bzw. 5,9% aus. Für das Jahr 2009 prognostiziert die OECD BIP-Einbußen in Höhe von -4,3% im gesamten OECD-Raum bzw. -4,1% im Euro-Raum. In Deutschland erwarten führende Wirtschaftsinstitute einen Rückgang der Wirtschaftsleistung um 6%. Dieser gewaltige Einbruch wird auch für andere Staaten in Europa nicht ohne Folgen bleiben. Von der Krise massiv betroffen sind aber auch die Schwellen- und Entwicklungsländer. Einem Weltbank-Bericht zufolge, der für den G20-Gipfel im März 2009 verfasst wurde, sind bereits zahlreiche Entwicklungsländer von der Wirtschaftskrise betroffen. Viele dieser Länder sehen sich neben dem wirtschaftlichen Stillstand mit einem Zusammenbruch ihres Finanzsystems und ihrer Währung als Folge von Kapitalabwanderungen konfrontiert. Allein im Jahr 2009 werden die finanziellen Ausfälle für die Entwicklungsländer enorme Ausmaße erreichen. Die Situation der Menschen in den betroffenen Ländern wird noch zusätzlich durch die bereits bestehende Lebensmittelkrise im Zuge der gestiegenen Waren- und Lebensmittelpreise in den Entwicklungsländern im vorigen Jahr verschärft. Insgesamt rechnet die OECD im Jahr 2009 mit einem Rückgang des weltweiten BIP um 2¾ %. Diese düsteren Konjunkturaussichten werden durch die global fehlende private Konsumnachfrage in Kombination mit der bestehenden Kreditklemme sowie dem generell vorhandenen Vertrauensmangel vorangetrieben und verstärkt.

Die Einbrüche betreffen sämtliche Bereiche der Produktion. In den Entwicklungsländern liegen mit dem Bauwesen, dem Bergbau und der verarbeitenden Industrie gerade diejenigen Sektoren danieder, deren Export orientierte Produktion in den vergangenen Jahren am meisten zum Einkommen der betroffenen Länder beigetragen hat. Ebenso ist innerhalb der EU ein seit über 50 Jahren nicht mehr eingetretener Produktionsrückgang in den verschiedenen Industrien zu beobachten - besonders hohe Einbußen sind unter anderem in der Automobilindustrie und in den mit dieser eng verflochtenen Branchen sowie in der Stahlindustrie oder im Baugewerbe zu verzeichnen.

Nach jährlichen Wachstumsraten in den letzten Jahren um beinahe 8% zeichnete sich auch für den Welthandel bereits seit dem Frühjahr eine Abschwächung ab. Im 4. Quartal 2008 sowie im 1. Quartal 2009 knickte der Welthandel mit -20% massiv ein. Für das Jahr 2009 wird der größte Rückschlag seit 80 Jahren erwartet. Die OECD schätzt in ihrem Zwischenbericht zur Prognose über die Weltwirtschaft, dass das globale Handelsvolumen 2009 um 13,2% zurückgehen wird. Die Schwierigkeiten im Handel stehen in einem engen Zusammenhang mit der allgemeinen Rezession in der Produktion und trifft alle Export orientierten Länder besonders schwer. Daneben stellt die mangelnde Vergabe von Handelskrediten durch die Banken zunehmend weiteres Problem für den Welthandel dar.

Die gegenwärtige Wirtschaftskrise ist zunächst eine allgemeine Überakkumulationskrise des Kapitals, wie sie der kapitalistischen Produktionsweise eigen ist. Ursache ist die Tendenz zur disproportionalen Produktion, ohne die tatsächlich vorhandenen gesellschaftlichen Bedürfnisse und Notwendigkeiten zu berücksichtigen. Das Warenangebot wird scheinbar schrankenlos ausgedehnt, gleichzeitig werden Produktionskosten durch Lohneinsparungen gesenkt und so in weiterer Folge die gesamtgesellschaftliche Kaufkraft minimiert. Im Ergebnis gelingt es nicht, akzeptable Profitraten zu erwirtschaften, die Verwertungsschwierigkeiten des überakkumulierten Kapitals treten als allgemeine Überproduktions- bzw. Unterkonsumtionskrise in Erscheinung.

Die zurzeit auftretende weltweite Krise der Finanzmärkte und Banken ist eine Besonderheit der gegenwärtigen Wirtschaftskrise. Ausgangspunkt war das Platzen der Spekulationsblase auf dem US-Immobilienmarkt. Der Handel mit „faulen Immobilienwertpapieren“ auf den unzureichend regulierten internationalen Finanzmärkten hat Großbanken und so die gesamte Welt in den Abgrund gerissen. Die internationale Finanzmarktkrise ist aber eine besondere Erscheinung der mit der momentanen Wirtschaftskrise gleichzeitig zutage tretenden Regulierungskrise der kapitalistisch organisierten Produktion. Um dem Fall der Profitraten im Zuge der Krise des fordistischen Akkumulationsregimes entgegenzutreten wurde bereits seit dem Ende der 1970er Jahre international ein breiter, allumfassender Paradigmenwechsel in der Wirtschaftspolitik vollzogen. Der Inhalt dieser Politik(en) bestand/besteht vorrangig in der Senkung der Unternehmens- und Kapitalbesteuerung, in zahlreichen Sparprogrammen, im Abbau und in der Privatisierung von sozialen Sicherungssystemen, in der Privatisierung von Staatsunternehmen, im Vorrang der Inflationsbekämpfung vor der Beschäftigungssicherung, in einer generellen Marktliberalisierungspolitik sowie in zahlreichen weiteren Deregulierungs- und Liberalisierungsschritten in wesentlichen Politikfeldern. Vor allem aber wurde/wird die Position der Beschäftigten und der Gewerkschaften durch einen immer größer werdenden Druck auf die Löhne wie auch allgemein auf die Arbeitsbedingungen geschwächt.

Eine der Folgen ist die Entstehung eines völlig überdimensionierten und unregulierten Finanzsektors, der durch die Entpolitisierung des Bankensystems, zahlreichen Spekulationswellen und schließlich auch durch Tendenzen zur Kapitalflucht vor einer nicht genehmen Lohn- und Wirtschaftspolitik geprägt ist. In der finanzdominierten Wirtschaft investieren die Unternehmen wegen der höheren Profitaussichten vermehrt in den Finanzsektor statt in die Realwirtschaft. Die Aufblähung des Finanzsektors ist Folge und zugleich Ursache einer durch die neoliberale Politik verstärkten ungleichen Einkommensverteilung zwischen Kapital und Arbeit. Ausbleibende Investitionen in die Realwirtschaft auf der einen Seite, sowie eine mangelnde effektive Nachfrage aufgrund zu geringer Einkommen vor allem bei den unteren Lohngruppen auf der anderen führen zu einem Kreislauf ständiger Wachstumsschwächung.

Für alle Menschen, deren Lebensunterhalt vom Lohnarbeitseinkommen abhängig ist, hat die neoliberale Form der wirtschaftlichen „Regulierung“ weit reichende negative Konsequenzen. Vermögen und Einkommen sind gesellschaftlich extrem ungleich verteilt. Während Kapitalbesitzer und die Bezieher sehr hoher Einkommen immer reicher werden, nimmt bei stagnierenden Reallöhnen die Zahl derjenigen Menschen, die von Armut gefährdet sind oder bereits in Armut leben, ständig zu. Die in Beschäftigung stehenden Menschen müssen (flexible) Arbeitszeiten und -bedingungen hinnehmen, die völlig losgelöst von der persönlichen Situation die Lebensgestaltung sowie überhaupt Entfaltungsmöglichkeiten der unmittelbar Betroffenen sehr stark einschränken oder gar behindern. Zum allgemeinen Lohndruck üben die Unternehmen zusätzlichen Druck auf die Beschäftigten aus, indem sie international die Beschäftigten verschiedener Länder mit unterschiedlichen nationalen Gesetzgebungen zum Arbeitsrecht,

unterschiedlichen kollektivvertraglichen Bestimmungen zur Regelung der Arbeitsverhältnisse oder unterschiedlicher Arbeitsproduktivitäten untereinander ausspielen. In Zeiten der Wirtschaftskrise wie in der aktuellen werden diese Tendenzen für die vom Lohnarbeitseinkommen lebenden Menschen noch weiter verschärft. Zusätzlich steigt die Zahl der von den Unternehmen nicht mehr benötigten und daher freigesetzten Arbeitskräfte weiter an. Die OECD erwartet einen weltweit scharfen Anstieg der Arbeitslosigkeit bis zum Ende des Jahres 2010. Den OECD-Schätzungen zufolge wird die Arbeitslosigkeit in der gesamten OECD knapp 10%, im Euro-Raum sogar 11,7% betragen. Besonders Frauen werden von der steigenden Arbeitslosigkeit betroffen sein.

Die konkreten Erscheinungen und Auswirkungen der gegenwärtigen Weltwirtschaftskrise sind je nach den nationalen und regionalen Gegebenheiten und Wirtschaftspolitiken verschieden. Der Einbruch des globalen Handels sowie generell die Stockung der Produktion infolge der Überproduktion bzw. der mangelnden effektiven Nachfrage hat auch für die Transportwirtschaft verheerende Auswirkungen. Tendenziell trifft die Krise jedoch für den Moment den Gütertransport schwerer als den Personenverkehr. Mit zunehmender Fortdauer der Krise ist aber zu erwarten, dass aufgrund des Rückganges im Tourismus sowie wegen der jetzt schon vorhersehbaren Einsparungen bei den öffentlichen Verkehrsdienstleistungen auch der Personenverkehr in einem stärkeren Ausmaß von der Krise betroffen sein wird.

Generell sind im Verkehrsbereich ein enormer Wettbewerbsdruck sowie Konzentrationstendenzen vorherrschend. Um Kosten zu sparen, sind die Unternehmen wie in den anderen Wirtschaftssektoren bestrebt, Arbeitsverhältnisse zu deregulieren, Arbeitszeiten auszudehnen oder zu flexibilisieren, sowie Druck auf die Löhne auszuüben. Vor allem Produktionsverlagerungen in Form von Standortwechsel und „Ausflagging“ sind an der Tagesordnung. Die Unternehmen haben dabei insofern leichtes Spiel, als nicht nur deren Kapital, sondern ebenso deren Betriebsmittel durch eine hohe Mobilität charakterisiert sind. Hierbei kommt den Unternehmen die Politik der generellen Marktliberalisierung und -deregulierung zu Hilfe. Für den Transportbereich ist es daher jetzt schon typisch, dass Kapital, Betriebsmittel und der Arbeitskräfteinsatz nach verschiedenen nationalen Gesetzgebungen zu behandeln sind. Vor allem die Unterschiedlichkeit der Bestimmungen, die die Arbeitsverhältnisse für die Beschäftigten mit unterschiedlicher Nationalität am gleichen Einsatzort regeln, bringt in langen Arbeitskämpfen hart erstrittene Rechte unter Druck. In Zeiten der Wirtschaftskrise nehmen nicht nur die Konzentrationstendenzen, sondern ebenso der Angriff auf die bestehenden Rechte der Beschäftigten an Schärfe zu. Wie in anderen Wirtschaftsbereichen sehen sich die Beschäftigten mit steigendem Lohndruck, Kurzarbeit, dem Abbau betrieblicher Sozialleistungen oder der Aus- und Weiterbildung und schließlich sowohl mit der Drohung, als auch mit tatsächlichen Kündigungen konfrontiert.

Der Verkehrsbereich ist ein Feld gegensätzlicher, oft spannungsgeladener Interessen. Menschen sind nicht nur Beschäftigte im Verkehrswesen, in der Produktion von Verkehrsmittel oder im Bau sowie im Betrieb von der Verkehrsinfrastruktur, sondern ebenso TeilnehmerInnen am Verkehr, BenützerInnen der Verkehrseinrichtungen im Beruf oder in der Freizeit und allzu oft auch von der Verkehrsbelastung Betroffene. Verkehrspolitik umfasst daher ein weit reichendes Politikfeld, in dem Umwelt, Gesundheit und Freizeit genauso wichtige Themen und Teilbereiche wie Wirtschaft und Arbeitsplätze bilden. Die gegenwärtige Verkehrspolitik ist jedoch einseitig auf die Interessen der (Privat-)Wirtschaft ausgerichtet, die Bedürfnisse der vom Verkehr betroffenen Menschen – sei es als Beschäftigte, TeilnehmerInnen am Verkehr oder als vom Verkehr Geplagte – werden dagegen nicht berücksichtigt. Die Verkehrspolitik der EU hat es nicht geschafft, ein faires, ausgewogenes und nachhaltiges Verkehrssystem zu verwirklichen.

Statt für einen flächendeckend funktionierenden, für alle leistbaren öffentlichen Verkehr zu sorgen, wird die Politik der Marktliberalisierung und der Privatisierung zugunsten großer, kapitalstarker (Monopol) Unternehmen weiter vorangetrieben. Als Rechtfertigung für diese Politik werden lediglich die wirtschaftlichen Kosten der Leistungserstellung ins Treffen geführt, die gesamtgesellschaftlichen Kosten, Umweltkosten oder gar die sozialen Kosten sowohl für die betroffenen Beschäftigten als auch für die vom Verkehr abhängigen Menschen, spielen dagegen kaum eine Rolle. Diese Politik befördert nicht nur weiterhin die bestehenden Konzentrationstendenzen, sie ist sozial und ökologisch sehr bedenklich und gefährdet obendrein die allgemeine Verkehrssicherheit.

Die aktuelle Wirtschaftskrise macht die Unzulänglichkeiten des „neoliberalen Regulierungsmodells“ deutlich, die Notwendigkeit eines planmäßigen staatlichen Eingreifens in den Wirtschaftskreislauf sowie einer generellen gesamtgesellschaftlichen planmäßigen Gestaltung sämtlicher Politikbereiche werden offenbar. Aus diesem Grund tritt die ETF für einen grundlegenden Politikwechsel im weltweiten Maßstab ein. Der Neoliberalismus muss in allen Staaten, in sämtlichen (national)staatlichen wie auch internationalen Institutionen überwunden werden. Zugleich fordert die ETF einen gesamtgesellschaftlichen sozialen und ökologischen New Deal:

Durch die gegenwärtige Finanz- und Wirtschaftskrise wird überschüssiges Kapital vernichtet. Der weit überdimensionierte Finanzsektor muss auf ein vernünftiges Maß zurechtschrumpfen. Gleichzeitig sind ein funktionierendes Finanz- und Bankensystem für die Finanzierung der weiteren Produktion sowie für den Zahlungsverkehr unabdingbare Elemente. Die gegenwärtigen weltweiten Bankenrettungspakete, die Summen enormen Ausmaßes für das Finanz- und Bankensystem bereitstellen, erschweren nicht nur die notwendige Bereinigung, sie tragen auch dazu bei, dass Kapital- und VermögensbesitzerInnen mit öffentlichen Mittel auf Kosten der Mehrheit der Menschen finanziell bezuschusst und gestützt werden. Staatliche Hilfen für Banken müssen daher dauerhaft mit verschiedenen Bedingungen und Auflagen hinsichtlich der Eigenmittelausstattung, Dividendenpolitik, Mittelverwendung, Kreditgewährung, der gezahlten Gehälter, der Arbeitsplatzerhaltung und bestimmten Rechenschaftsverpflichtungen gegenüber gewählten Vertretungskörperschaften wie den Parlamenten verbunden sein. Generell muss die öffentliche Hand ein Mitspracherecht bei der Geschäftspolitik – etwa durch eigene VertreterInnen im Management – erhalten, bestimmte geschäftliche Betätigungen wie zum Beispiel hochspekulative Geschäfte müssen verboten, die Mindestanforderungen wie beispielsweise der Eigenkapitalausstattung erhöht werden. Insbesondere die Kreditpolitik der Banken bietet die Möglichkeit einer Art staatlichen Investitionsplanung. Diese wird notwendig, um einen Weg aus der aktuellen Wirtschaftskrise herauszufinden bzw. um in Zukunft Krisen dieses Ausmaßes zu verhindern. Darüber hinaus wird es notwendig, für die Wirtschaft wichtige Großbanken in öffentliches Eigentum (rück) zu überführen.

Ebenso wie das Bankensystem ist das System der Zentralbanken – die EZB sowie die verschiedenen staatlichen Zentralbanken – zu politisieren und einer demokratischen Kontrolle durch gewählte Vertretungskörperschaften zu unterwerfen. Sowohl die Aufsicht über das Bankensystem, als auch die Geldpolitik dürfen nicht mehr der privaten Kapitalverwertungslogik unterworfen werden, sondern müssen an gesamtgesellschaftliche, soziale Notwendigkeiten und Bedürfnisse ausgerichtet werden.

Desgleichen sind die Finanzmärkte weltweit einer politischen Kontrolle zu unterwerfen und entsprechend zu regulieren. Finanzinstitute sind unter staatliche Aufsicht zu stellen, Finanzinnovationen einer Standardisierung und Bewilligungspflicht zu unterwerfen. Die Einführung der Besteuerung des Kapitalverkehrs soll durch Verteuerung von Kapitalbewegungen spekulative Exzesse unterbinden helfen; zudem lassen sich hierdurch Einnahmen höhe-

ren Ausmaßes lukrieren, die über internationale Institutionen umverteilt werden können. Um für die ökonomisch soziale Entwicklung von Staaten und Regionen bedenkliche Kapitalabwanderungen zu verhindern oder Staaten vor Erpressung wegen einer für das Kapital nicht genehmen Sozial- und Wirtschaftspolitik zu bewahren, ist der Kapitalverkehr (wieder) unter staatliche Kontrolle zu stellen.

Neben der notwendigen Reregulierung des Finanzsektors und dessen Rückbesinnung auf seine wesentliche makroökonomische Aufgabe der Finanzierung von realen Investitionen bedarf es einer grundlegenden Neuorientierung der makroökonomischen Politik aller Staaten. Bisher hat die Politik der Liberalisierung und Privatisierung dazu geführt, dass stärkere Kapitale bevorzugt, Konzentrationstendenzen verstärkt und die Einkommen zugunsten der Profit- und Vermögenseinkommen weltweit ungleich verteilt werden. Bisherige Programme zur Entschärfung der Krisenerscheinungen bestehen in Steuer- und Kreditvergünstigungen sowie in anderen Subventionen für private (Groß)Unternehmen, deren Profite wiederum den KapitalbesitzerInnen zugute kommen. In der augenblicklichen Situation ist aber im Rahmen groß dimensionierter Konjunkturpakete die Stärkung der Massenkaufkraft derjenigen Menschen, die ihren Lebensunterhalt vom Lohnarbeitseinkommen bestreiten müssen, unabdingbar. Gefordert ist ein weltweites Konjunkturprogramm in Höhe von mindestens 2% des weltweiten BIP. Das von der Europäischen Kommission bereits beschlossene European Economic Recovery Programme ist entsprechend zu erhöhen; gleiches trifft auf die nationalen Konjunkturprogramme zu. Die Programme müssen vor allem auch jene Gruppen von Menschen berücksichtigen, die am Arbeitsmarkt benachteiligt sind. Bei den verschiedenen nationalstaatlichen Programmen ist eine internationale Abstimmung erforderlich. Vor allem jene Staaten, die bisher mithilfe einer restriktiven Geld-, Fiskal- und Sozialpolitik zu Lasten anderer Staaten Exportüberschüsse erzielen konnten, sind nun gefordert, ihre Binnennachfrage zu stärken. Jene Bereiche, die für die gesamte Wirtschaft oder für die Gestaltung der sozialen Verhältnisse der Menschen von zentraler strategischer Bedeutung sind, bzw. deren Privatisierung prekäre Verhältnisse für die betroffenen Menschen zur Folge hat, wie zum Beispiel die Energiewirtschaft, die Bahn oder der Telekommunikationsbereich, sind wieder in öffentliches Eigentum zu überführen. Kapitalhilfen für private Unternehmen müssen an beschäftigungspolitische und soziale Bedingungen geknüpft werden, die öffentliche Hand muss in den Entscheidungsgremien der Unternehmen ein Stimmrecht erhalten. Hinsichtlich der „Rettung“ von Unternehmen ist aber ebenso zu berücksichtigen, dass die Krise als Reinigungsprozess genutzt werden kann. Neben den einzelwirtschaftlichen und volkswirtschaftlich-strategischen Kriterien sind aus gewerkschaftlicher Perspektive gleichermaßen die Einhaltung arbeitsrechtlicher Bestimmungen oder die Sozialverträglichkeit der Arbeitsplätze im Unternehmen zu prüfen.

Auf europäischer Ebene ist ein grundsätzlicher Paradigmenwechsel in der europäischen Wirtschaftspolitik zu vollziehen, der ebenso eine Änderung des bisherigen Wachstums- und Stabilitätspaktes beinhaltet. Die Geldpolitik muss zukünftig nicht nur der Stabilisierung des Finanzsektors dienen, sondern gleichermaßen Wachstums- und Beschäftigungswirkungen ins Auge fassen. Eine expansiv orientierte Fiskalpolitik muss die private Nachfrage auf jenem Niveau stabilisieren, wie es für ein befriedigendes Beschäftigungsniveau erforderlich ist. Öffentliche Investitionen in den Ausbau der öffentlichen und sozialen Infrastruktur, in den öffentlichen, sozialen Wohnbau sowie in öffentliche Bildungseinrichtungen sind zu forcieren, die öffentliche Beschäftigung ist wieder auszuweiten. Marktliberalisierungen müssen gestoppt bzw. wieder rückgängig gemacht werden.

Sowohl auf EU-Ebene als auch in den einzelnen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union ist eine Sozialstaatsoffensive notwendig, die auch eine Stärkung der Rechte der lohnabhängig Beschäftigten beinhaltet. Gefordert sind eine

aktive „Sozialunion“ sowie Sozialstaaten, die die öffentliche Daseinsvorsorge in öffentlicher Verantwortung und im öffentlichen Eigentum organisieren und ausführen. Die Stärkung der sozialen Sicherungssysteme wie beispielsweise die Erhöhung des Arbeitslosengeldes bedeutet darüber hinaus für die in Beschäftigung stehenden Arbeitskräfte ein zusätzliches Mittel und Schutz im Arbeitskampf, um nicht gezwungen zu sein, Verschlechterungen der Arbeitsverhältnisse durch betrieblich Maßnahmen ohne weiters akzeptieren zu müssen. Auf Basis der Solidarität gut ausgebaute Sozialstaaten müssen alle vom Lohnarbeitseinkommen abhängigen Menschen vor sozialen Risiken schützen wie auch Armut und Ausgrenzung wirksam bekämpfen. Insbesondere müssen Mindestsicherungssysteme aufgebaut und die Unterstützung für arbeitslos gewordene Beschäftigte gestärkt werden. Die Ausarbeitung Europaweiter sozialer Mindeststandards ist unerlässlich. Zudem dürfen soziale Sicherungssysteme nicht den Zufälligkeiten der privaten (Finanz)Märkte überlassen werden. Daher sind Privatisierungen der Sicherungssysteme zu stoppen und im Gegenzug Umlageverfahren zu stärken und auszubauen. Die Beiträge der Unternehmen zu den sozialen Sicherungssystemen sind auf die Basis einer an der Wertschöpfung der Unternehmen orientierten Abgabe zu stellen. Darüber hinaus ist der Steueranteil in der Finanzierung der Sicherungssysteme zu erhöhen. Für die gerechte Finanzierung von gut ausgebauten Sozialstaaten ist die Besteuerung von Vermögen auszubauen, Steuern auf Kapital- und Vermögenseinkommen sowie auf hohe Einkommen sind zu erhöhen.

In den vergangenen Jahrzehnten sind die Profiteinkommen geradezu explodiert, die Lohneinkommen haben sich dagegen nur mäßig entwickelt. Dieses Missverhältnis ist nicht nur gesellschaftspolitisch und sozial ungerecht, die schieflastige Verteilung schwächt obendrein die Massenkaukraft der vom Lohnarbeitseinkommen lebenden Menschen und ist daher aus konjunkturpolitischen Gründen äußerst bedenklich. Gerade jetzt ist es notwendig, die (Lohn)Einkommen der abhängig Beschäftigten zu erhöhen. Es ist daher an den Gewerkschaften, nun umso energischer für eine Erhöhung der Brutto(!!!)reallöhne zu kämpfen statt sich auf eine Politik der Lohnzurückhaltung oder -kürzung durch beispielsweise Kurzarbeit einzulassen. Die Lohnpolitik muss am Verteilungsspielraum aus dem Produktivitätszuwachs und der Inflationsrate orientiert sein. Auf europäischer Ebene ist festzulegen; dass jedes Land einen Mindestlohn entsprechend der nationalen Gegebenheiten festlegt. Die Regelung von Arbeitszeiten oder anderen arbeitsrechtlichen Bestimmungen zur Gestaltung der Arbeitsverhältnisse müssen auf europäischer Ebene auf hohem Niveau gestärkt werden. Der EU-weite Ausbau koordinierter Kontrollen der Arbeits- und Sozialbedingungen durch Arbeitsinspektorate und die Behörden soll verhindern, dass die entsprechenden arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen umgangen oder Kollektivverträge unterminiert werden. Ziel muss sein, sozial abgesicherte Beschäftigungsverhältnisse zu schaffen und die Rechte der Beschäftigten gegenüber den Unternehmen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene zu stärken und auszubauen.

Grundsätzlich ist es Aufgabe der Gewerkschaften, für die Situation und die Interessen all derer, die vom Lohnarbeitseinkommen leben, einzutreten. Es ist nicht akzeptable, dass Arbeitsplätze auf Grundlage von menschenunwürdigen Löhnen und Arbeitsbedingungen geschaffen werden, nur um die Anzahl der Arbeitsplätze zu erhöhen. Sozial und ökologisch kritische Produktionsbereiche müssen entsprechend den Prinzipien der Nachhaltigkeit umgestaltet werden. In Hinblick auf eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik bietet die gegenwärtige Krise die Chance, entsprechende Konzepte zu entwickeln, die im Sinne der Beschäftigten in der Transportwirtschaft, der im Beruf und Freizeit von den Verkehrseinrichtungen abhängigen Menschen wie auch im Interesse der Menschen, die unter der Verkehrsbelastung leiden, entsprechende Ziele verfolgt. Gefragt sind integrative Ansätze, die ein faires, ausgewogenes und nachhaltiges Verkehrssystem schaffen.

Auch im Verkehrsbereich muss die derzeitige Politik der Liberalisierung und Privatisierung ein Ende finden. Nicht kontrollierbare private Monopolstrukturen müssen durch geeignete Maßnahmen aufgebrochen werden. Nachhaltige Verkehrskonzepte müssen sowohl auf EU-, als auch auf nationalstaatlicher Ebene der Mitgliedstaaten durch entsprechende Regelungen voran gebracht werden sowie die notwendigen Mittel für die Forschung und Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte und nicht zuletzt für den Ausbau der notwendigen Infrastruktur bereitgestellt werden. Die Entwicklung sowie Umsetzung eines ökologisch wie sozial nachhaltigen Verkehrskonzeptes kann nur gelingen, wenn ebenso die Kostenwahrheit aller Verkehrsträger zur Geltung kommt..

Wie im Güterverkehr ist auch für den öffentlichen Personennah- und Fernverkehr durch eine entsprechende staatliche Politik für den Ausbau der notwendigen öffentlichen Infrastruktur zu sorgen. Dem kollektiven Verkehr ist den Vorzug zu geben. Eine ungehinderte, barrierefreie Mobilität ist eine notwendige Voraussetzung für die Teilnahme der Menschen am sozialen, öffentlichen Leben. Das bedeutet, dass der öffentliche Verkehr für alle Menschen zu vernünftigen Zeiten zugänglich und auch tatsächlich leistbar sein muss. Das Angebot an öffentlichen Verkehr ist daher ständig auszubauen und den Bedürfnissen der betroffenen Menschen anzupassen, die Möglichkeit zur Nutzung muss durch eine entsprechende soziale Tarifgestaltung sichergestellt sein. Die Finanzierung vor allem des öffentlichen Personennahverkehrs ist sowohl durch ausreichende Bereitstellung öffentlicher Mitteln, als auch kommunale Abgaben zu gewährleisten. Insgesamt bedeutet ein vernünftiges, integriertes Verkehrskonzept, dass der öffentliche Verkehr mit dem individuellen Personenverkehr jeglicher Art zu einem gut funktionierenden und ausgewogenen Gesamtkonzept abgestimmt werden muss.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Eine Charta für EU-Seeleute

Der in Ponta Delgada, Azoren (Portugal) vom 27. bis 29 Mai 2009 tagende ETF-Kongress

BEOBACHTET MIT TIEFER SORGE den stetigen Niedergang in der europäischen Schifffahrt insbesondere bei den Flotten mit EU-Erstregistern, der zu enormen Arbeitsplatzverlusten für Seeleute in den betroffenen Ländern führt,

BEOBACHTET MIT SORGE, dass das Ausflaggen von unter europäischer Flagge fahrenden Schiffen und die neue Registrierung dieser Schiffe unter Billigflaggen und/oder von der EU kontrollierten Zweitregistern den Wirtschaftszweig die regulieren und sich damit schädlich auf alle Beschäftigungskategorien von Seeleuten aus den betroffenen Ländern auswirken, deren Volkswirtschaften unter der Billigflaggen-Anomalie leiden,

BEKLAGT, dass europäische Regierungen die Politik des Laissez-Faire mit dem Ziel einer Liberalisierung von Beschäftigungsbedingungen einführen und damit die Schifffahrt weiter deregulieren und sogar soweit gehen, dass sie Konzepte wie “Flexicurity” einführen, die gleichbedeutend sind mit “Flexexploitation [flexibler Ausbeutung]”,

BEKLAGT WEITERHIN die Haltung von Regierungen insbesondere in der Europäischen Union, die den Forderungen der Reeder nach einer Selbstregulierung in der Schifffahrt nachgeben,

BEDENKT, dass die dringende Notwendigkeit für insbesondere die Institutionen der Europäischen Union besteht, die Vorschläge der ETF zur Zukunft der EU-Meeresspolitik zu übernehmen und konkrete Maßnahmen mit dem Ziel zu ergreifen, die Beschäftigung von europäischen Seeleuten zu fördern,

FORDERT die europäischen Regierungen, das Europäische Parlament und die Europäische Kommission sowie alle beteiligten Politiker **AUF**, eine grundsätzliche Überprüfung der Entlohnung und Beschäftigungsbedingungen von Seeleuten und Beschäftigten in der Seeschifffahrt der EU vorzunehmen und sich entschlossen und baldmöglichst für die Förderung einer Charta für EU-Seeleute sowie für eine nachhaltige Seeschifffahrt in Europa einzusetzen

EINE SOLCHE CHARTA SOLLTE FOLGENDES ENTHALTEN:

- Mehr Beschäftigungsmöglichkeiten für junge EU-Seeleute,
- Beseitigung von Sozialdumping und des Rennens um die niedrigsten Löhne,
- Schließung von Lücken bei der Vergabe von staatlichen Hilfen und insbesondere eine Neudefinition von EU-Seeleuten sowie die Nichtvergabe solcher staatlicher Hilfen an unter Billigflaggen fahrende Tonnagen, die von EU-Reedern kontrolliert werden,
- Umfassende Einbeziehung der Seeleute in den Geltungsbereich der Sozial- und Arbeitsrichtlinien, wie dies für an Land arbeitende Beschäftigte der Fall ist, so dass keine Diskriminierung der Rechte von Seeleuten stattfindet,

- Neuregulierung der Seeschifffahrt im Hinblick auf die Stabilisierung und Förderung einer nachhaltigen Seeschifffahrtbranche in Europa und damit letztendlich die Beseitigung der schlechten Arbeitsamtlebensbedingungen und eine Förderung der Einstellung und der Bindung von Seeschifffahrtsqualifikationen an die Branche,
- Neubelebung der 2004 zurückgezogenen Besatzungsstärkenrichtlinie, um den gesetzlichen Rahmen für die Umsetzung der so genannten "Athen-Politik" mit dem Ziel zu schaffen, gleiche Startvoraussetzungen für die Fährschifffahrt in der Gemeinschaft zu schaffen,
- Regulierung des Wettbewerbs in diesem Sektor im Hinblick auf die Sicherstellung, dass Billigflaggen-Schiffe, die EU-Häfen anlaufen und Handel zwischen EU-Ländern treiben, auf gleichem Niveau wie nationale Flaggenregister reguliert werden,
- Anspruch von Seeleuten auf sichere Beschäftigungsbedingungen einschließlich von maximalen Arbeitszeiten und Rechten auf soziale Sicherheit sowie staatliche Rentenansprüche sollten gewährt und jederzeit respektiert werden.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Eu-Vertretung in Internationalen Gremien

Der in Ponta Delgada, Azoren (Portugal) vom 27. bis 29 Mai 2009 tagende ETF-Kongress

STELLT FEST, wie die globalisierte Wirtschaft auf der Umsetzung von internationalem Recht und darauf aufbaut, das Staaten ihren Verpflichtungen aus internationalen Abkommen nachkommen,

BEGRÜSST die Schritte zur Regulierung von Steueroasen und fordert Regulierung und Transparenz bei allen Aspekten von Offshore-Aktivitäten einschließlich des Angebots von Billigflaggen,

IST TIEF BESORGT, dass die EU, ihre Institutionen und der EuGH das internationale Recht und die Verpflichtungen von EU-Mitgliedstaaten aus internationalen Abkommen den EU-Recht, EU-Verordnungen und EU-Richtlinien nachordnet, wofür die FAL-Konvention der IMO und die Schengen-Verordnungen Beispiele sind,

IST TIEF BESORGT angesichts der von der EU koordinierten Haltung bei der Überarbeitung der STCW-Konvention der IMO, um deren Abschwächung die EU sich bemüht, sowie angesichts des Widerstands gegen die Verabschiedung eines verbindlichen Prozesses für sichere Mindestbesatzungsstärken, der sich auch mit dem Thema Ermüdung befassen würde,

FORDERT die EU **AUF**, internationales Recht und die Verpflichtungen der EU-Mitgliedstaaten aus internationalen Abkommen zu achten und sie nicht dem EU-Recht unterzuordnen,

FORDERT die EU und ihre Mitgliedstaaten **AUF**, sich mit dem Billigflaggen-Problem im Rahmen der geplanten Initiativen gegen Steueroasen zu befassen,

FORDERT die EU und ihre Mitgliedstaaten **AUF**, die zentralen Bestimmungen der STCW-Konvention zu unterstützen und aufrecht zu erhalten und diese nicht durch Lockerungen oder Bestimmungen zu größerer Flexibilität zu schwächen, welche die Schritte hin zu besser qualifizierten Seeleuten, der Vermeidung von Unfällen auf See und besserem Umweltschutz infrage stellen würde,

FORDERT die EU und ihre Mitgliedstaaten **AUF**, die Verabschiedung eines Mechanismus für sichere Mindestbesatzungsstärken zu unterstützen, der transparent unverbindlich ist und realistische sichere Besatzungsvorschriften enthält, die die Ermüdung mindern, und

FORDERT die Mitgliedstaaten **AUF**, die IAO-Konvention zur Arbeit in der Seeschifffahrt (Maritime Labour Convention, MLC) und die IAO-Konvention Nr. 185 zu ratifizieren.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Europäische Rechtsvorschriften für Binnenwasserstraßen

Die ETF-Sektion Binnenschifffahrt hat zu ihrem Schaden lernen müssen, dass die für den Wirtschaftszweig geltenden aktuellen Gesetze und Vorschriften sehr komplex und nicht immer eindeutig sind. Dies wird allein durch die Tatsache verursacht, dass verschiedene Institutionen und Organisationen in verschiedenen Bereichen der sozialen und wirtschaftlichen Aspekte der Binnenschifffahrt zuständig sind. Die Binnenschifffahrt wird unter anderem organisiert von:

- der Europäischen Union;
- nationalen Regierungen;
- dem Zentralkomitee für die Rheinschifffahrt;
- der Donaukommission.

Diese Situation mit ihren historischen Gründen führt zu:

- extremer Widersprüchlichkeit, die von manchen Arbeitgebern genutzt und missbraucht wird, die sich die verschiedenen Gesetzeslücken und Gegensätze zu Nutzen machen, um Sozialdumping und unfairen Wettbewerb auf Kosten der ArbeitnehmerInnen zu organisieren;
- ein rechtliches „Vakuum“, in dem Arbeitnehmerrechte nicht vorhanden sind - und es keine Mittel zu deren Durchsetzung gibt;
- die nicht vorhandenen „Rechtsvorschriften der Flaggenstaaten“ im Transport über Binnenwasserstraßen tragen zu den vorhandenen Widersprüchen bei;
- fast unmöglich durchzuführende Kontrollen der verschiedenen nationalen Regierungen und Institutionen - denn wirksame Kontrolle ist schwer und zeitaufwändig und verstärkt ihrerseits die bereits vorhandenen Widersprüche.

Die ETF FORDERT:

- einheitliche und eindeutige europäische sozial Rechtsvorschriften für die Branche einschließlich aller ArbeitnehmerInnen und auch der Selbstständigen - was Klarheit sowohl für die ArbeitnehmerInnen als auch die Kontrollbehörden bietet;
- einen Aufruf nach gründlicher Reformen bei mehreren politischen Gremien in Europa;
- eine solide und schnelle Integration des Zentralkomitees für die Rheinschifffahrt scheint in dieser Hinsicht unabweichlich und notwendig zu sein, um eine Einheitlichkeit und Vereinbarkeit mit anderen europäischen Rechtsvorschriften zu erreichen;
- eine echte rechtliche Verknüpfung zwischen dem Reeder eines Schiffes und den sozialen Rechten der ArbeitnehmerInnen an Bord. (Um eine Verknüpfung zum Sozialrecht des Landes herzustellen, indem der Reeder seinen Sitz hat).

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Kampf der Hafentarbeiter gegen EU-Liberalisierungsversuche für die Hafenwirtschaft

Zwischen 2001 und 2006 hat die ETF-Sektion Hafentarbeiter gegen die so genannten Hafenpakete, zwei Versuche zur Liberalisierung der europäischen Häfen und die Regulierung der Arbeitsorganisation in diesem Wirtschaftszweig, gekämpft. In beiden Fällen hat das Europäische Parlament auch dank des von den Gewerkschaften ausgeübten Druckes die Texte abgelehnt, die von der Europäischen Kommission vorgelegt worden waren.

Entscheidende Elemente, die die Sektion in die Lage versetzten, die Kampagnen gegen die oben genannten Vorschläge erfolgreich zu machen, waren transnationaler Solidarität und Koordinierung:

- Jede Mitgliedsorganisation hat zu den Kampagnen beigetragen und ihren Mitteln entsprechend ihre Mitgliedsorganisationen mobilisiert;
- Die Mobilisierung war nicht auf Gewerkschaftsfonds beschränkt: die Mitglieder an der Basis waren während der gesamten Kampagnen voll beteiligt und umfassend über die Gefährlichkeit der Texte der Kommission informiert;
- Aktionen auf nationaler Ebene (Streiks, Informationstage, Demonstrationen etc.) wurden in allen Ländern am gleichen Tag durchgeführt, um die europäische Dimension des Kampfes und die solidarische Beziehung hervorzuheben, welche die nationalen Gewerkschaften miteinander verband;
- Es wurde auf europäischer und nationaler Ebene eine massive Lobby-Kampagne mit dem Ziel durchgeführt, detailliert den Politikern die Gründe zu erläutern, weshalb die Vorschläge der Kommission besonders für Hafentarbeiter und auch für den Wirtschaftsweg als Ganzes schädlich gewesen wären.

Das Beispiel des Kampfes der Hafentarbeiter sollte mit allen ETF-Mitgliedsorganisationen geteilt werden, und das zentrale Merkmal der Kampagne der Hafentarbeiter sollte bei jeder von der ETF geführten Kampagne gegen die Versuche zur weiteren Liberalisierung des Transports, Verschlechterung von Arbeitsbedingungen und Prekarisierung von Beschäftigung Berücksichtigung finden.

Die künftige Hafenpolitik

In der Vergangenheit war die Beziehung zwischen europäischen Hafentarbeitergewerkschaften, Institutionen und Hafen-Arbeitgebern häufig durch Konflikte und Konfrontation geprägt. Aber nach der Niederschlagung der beiden Hafenpakete haben sowohl die institutionellen Akteure als auch die Sozialpartner einen stärker dialogorientierten

Ansatz verfolgt und sich mehr um Kooperation und gemeinsame Lösungen bemüht, als es um die Definition einer europäischen Hafenspolitik für die Zukunft ging.

Trotzdem sind ETF-Hafenarbeiter jederzeit bereit, wieder in den Kampf zu gehen und das derzeitige Klima des Dialogs infrage zu stellen, wenn Versuche zur wilden Liberalisierung, die Regulierung der Beschäftigung in den Häfen, Zulassung von anderen Arbeitnehmerkategorien, die die Arbeitsplätze von Hafenarbeiter übernehmen sollen, oder Einführung von unerwünschten Organisationssystemen auf nationaler beziehungsweise europäischer Ebene gemacht werden.

Die Hafenswirtschaft und die aktuelle Wirtschaftskrise

Die aktuelle Weltwirtschaftskrise und der damit verbundene Rückgang der Transportströme haben dramatische Auswirkungen auf die europäischen Häfen. Vor diesem Hintergrund sind die ETF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Meinung, dass:

- Die Wirtschaftskrise von den Arbeitgebern nicht als Vorwand genutzt werden sollte, um die Beschäftigung in den Häfen zu prekarisieren, ArbeitnehmerInnen zu entlassen und unbefristete Arbeitsverhältnisse durch ungesicherte zu ersetzen, weil:
 - die Weltwirtschaftskrise zeitlich begrenzt sein wird und dann von weiterem Wachstum der Seeschifffahrt abgelöst wird: Häfen sind daher für die Wiederbelebung der Wirtschaft von entscheidender Bedeutung;
 - ausgebildete und qualifizierte ArbeitnehmerInnen sind für die produktive und effiziente Erbringung von Dienstleistungen in den Häfen unverzichtbar. Darüber hinaus sind die Ausbildung und Qualifikation der ArbeitnehmerInnen ein Indikator, um die Performance und die Zuverlässigkeit von Häfen zu messen, und daher ist es für jeden Hafen/Betreiber von grundsätzlicher Bedeutung, in diesen Dimensionen zu investieren, um den guten Ruf zu erhalten und neue kommerzielle Möglichkeiten zu erschließen;
 - die meisten am Betrieb der Häfen beteiligten Unternehmungen verzeichnen derzeit Gewinnrückgänge, aber keine Verluste. Das bedeutet, dass eine Entlassung von ArbeitnehmerInnen in dieser Phase ein präventiver und unangemessener Schritt wäre.
- Der aktuelle Rückgang der Aktivitäten in den Häfen sollte eher als eine Chance gesehen werden, um ArbeitnehmerInnen auszubilden und umso Schulen sowie neue Qualifikationen zu entwickeln, insbesondere wenn es um die Einführung von neuen Technologien geht.
- Bei Bedarf sollten nationale Regierungen dazu veranlasst werden, Mittel zum Ausgleich und für soziale Sicherungsmaßnahmen zu vergeben, um die Folgen der Weltwirtschaftskrise für die Hafenarbeiter abzumildern, wie dies auch in anderen Wirtschaftszweigen der Fall ist.
- Um die Folgen der Weltwirtschaftskrise auf die Beschäftigung in den Häfen zu dämpfen, sollten Mechanismen vorhanden sein, die unter anderem die Überstundenpolitik mit dem Schwerpunkt untersuchen, die vorhandene Arbeit zu teilen, vorhandenen Urlaub/Freizeiten zu nutzen, Outsourcing zu verhindern, Vorruhestand oder

Teilruhestand auf freiwilliger Basis einzusetzen. Aber Entscheidungen über den Einsatz solcher Maßnahmen sollten mit den Arbeitnehmerorganisationen ausgehandelt und vereinbart werden.

- Die aktuelle Weltwirtschaftskrise zeigt, wie verletzlich das westliche Wirtschaftssystem ist, und das ArbeitnehmerInnen diejenigen sind, die den höchsten Preis für die gefährlichen, von Gier getriebenen Finanzspekulationen zahlen. Daher sollte dieser kritischen Moment durch die Einführung eines neuen Systems überwunden werden, dass auf Konzentrierung und Drittelparität aufbaut.

Ein Aktionsplan für die Ausbildung von Hafentarbeitern

Ausbildung und Qualifizierung für Hafentarbeiter sind ein prioritäres Thema für die Sektion Hafentarbeiter, um sowohl das Sicherheitsniveau zu verbessern und den technologischen Wandel zu bewältigen. Vor diesem Hintergrund hat die Sektion den nachfolgenden Aktionsplan skizziert, der während des nächsten Mandatszeitraums umgesetzt werden soll.

- Entwicklung eines Katalogs von gemeinsamen Anforderungen für Ausbildung und Qualifizierung auf EU-Ebene seitens der Sozialpartner:
 - Achtung von Besonderheiten auf nationaler Ebene, die das Ergebnis unterschiedlicher Hintergründe sind
 - Dies sollte ohne Ausfüllung vorhandener guter Praktiken geschehen.
- Die EU-Hafentwirtschaft braucht ein hohes Maß an Ausbildung und Qualifizierung, um:
 - die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Häfen zu konsolidieren und zu verstärken
 - EU-Häfen zu sichereren Arbeitsplätzen zu machen
 - anständige Arbeitsplätze für Hafentarbeiter zu bieten.
- Hafentarbeiter sind Profis. Die Regelungen für die Ausbildung sollten so konzipiert sein, dass sie eine Laufbahntwicklung sichern und ArbeitnehmerInnen Mehrfachqualifizierungen anbieten. Bestimmte Modelle der Arbeitsorganisation können einen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leisten. So genannte ‚Soft skills‘ sollten die Ausbildung von Hafentarbeitern aufgenommen werden.
- Das Ausbildungsangebot sollte nicht dem Markt überlassen bleiben
 - Nationalstaaten müssen ihre Verantwortung wahrnehmen, wenn es um ihre Beiträge zur Finanzierung und Unterstützung von Ausbildungssystemen in den Häfen angesichts der grundlegenden Rolle der Ausbildung bei der Vermittlung von Umweltrisiken und Berufskrankheiten geht, und um sicherzustellen, dass Hafentarbeiter vom Recht auf Ausbildung profitieren
 - Sozialpartner sollten eine große Rolle in dieser Hinsicht spielen - wenn möglich über Tarifverträge.
- Unfallmeldungen sollten verbessert werden. Es besteht die Notwendigkeit, die Unfallursachen zu identifizieren, um so die zu verbessernden Elemente herauszufinden.

- Die aktuelle Krise sollte die Anstrengungen für die Ausbildung nicht geringer werden lassen. Im Gegenteil, Phasen des wirtschaftlichen Abschwungs sollten als Möglichkeit genutzt werden, das Ausbildungsangebot im Hinblick auf den erneuten Aufschwung in der Wirtschaft zu erhöhen.
- Nationale Verwaltungen sollten Investitionen in Inspektion und Kontrollbehörden tätigen, weil die vorhandenen Vorschriften nicht immer entsprechend durchgesetzt werden.
- Gewerkschaften sollten in allen Bereichen von Ausbildung und insbesondere im Arbeits- und Gesundheitsschutz einbezogen sein.
- Die neue, in den Häfen anzutreffende Arbeitnehmerkategorien, die häufig unqualifiziert sind und in prekären Arbeitsverhältnissen stehen, sollten ebenfalls von Ausbildungsprogrammen profitieren.
- Der Mittelstand hat die schlechteste Bilanz bei der Ausbildung und dem Stand der Sicherheitsvorkehrungen. Wir sollten von den Verwaltungen gemeinsam mit den Sozialpartnern Maßnahmen ergriffen werden, um den Mittelstand zur Anwendung von Ausbildungsplänen und Verbesserung des Bewusstseins für die Bedeutung der Ausbildung zu ermutigen.

EU-Verkehrspolitik und Nachbarhäfen in Drittländern

In manchen Bereichen des EU-Gebietes kann die räumliche Nähe von Häfen in Drittländern zu Billig-Häfen führen, die aufgrund der Tatsache, dass sie geringere Sozialstandards anwenden, einen Preiswettbewerb führen und daher für die Nutzer attraktiver sind.

In manchen Fällen sind die Häfen dieser Drittländer Bestandteile von EU-Verkehrskorridoren und profitieren daher von EU-Mitteln, um ihre Kapazität zu erhöhen und/oder vorhandene Strukturen zu modernisieren.

Die ETF ist der Auffassung, dass die Vergabe von EU-Mitteln an die Häfen von Drittländern der Einhaltung von Sozialstandards und der Anwendung gerechter Arbeitsbedingungen unterworfen werden muss, um Wettbewerb auf der Basis von Preisen und Sozialdumping zu vermeiden.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Gewerkschaftliche Reaktion auf Privatisierung und Liberalisierung im Transport

Der Kongress begrüßt die Unterstützung und Hilfe der europäischen Transportarbeiter-Föderation bei der RMT-Konferenz der Europäischen Eisenbahn Gewerkschafter im Juni 2008 gegen die Privatisierung der Eisenbahnen, und der Kongress sendet seine Solidarität an alle Gewerkschaften in ihrem Kampf gegen Privatisierung und Liberalisierung.

Der Kongress ist der Auffassung, dass die Folgen von Privatisierung, Liberalisierung und Zerschlagung der Transportwirtschaft wie folgt sind:

- Angriffe auf die Sicherheit, Entlohnung, Beschäftigungsbedingungen, Altersrenten, gewerkschaftliche Organisation und Tarifverhandlungen.
- Aufgabe von sozialem Verkehr zu Gunsten von Verkehrssystemen, die ausschließlich im Interesse der Großindustrie geführt werden und zu weniger demokratischer Verantwortung und einem Wachstum von privaten Verkehrsmonopolen führen.
- Teurerer, weniger effizienter Verkehr, indem Gewinne über die Bedürfnisse der Gemeinschaft gestellt werden.

Der Kongress ist entsetzt darüber, dass Liberalisierung und Privatisierung zunehmend ein Ergebnis sind der von der Europäischen Union häufig gegen die Wünsche von demokratisch gewählten Parlamenten vorgeschriebenen Richtlinien, wie dies bei der zwangsweisen Ausschreibung der Fährdienste von Caledonian MacBrayne der Fall war.

Der Kongress stellt fest, dass dieser Ansatz bei öffentlichen Dienstleistungen Vertrag von Lissabon verankert ist und fordert daher die ETF dringend auf, eine Kampagne und Lobbyarbeit für diesen Standpunkt beim EGB, dem Europäischen Parlament und der Gemeinschaft im weiteren Sinne durchzuführen.

Der Kongress fordert die ETF außerdem auf, spezielle Informationen zusammenzustellen, die an die Mitgliedsorganisationen zu Entwicklungen im Bereich der Privatisierung von Verkehrssystemen verschickt werden können und Erfolge beim Erhalt oder bei der Sicherung von Verkehrssystemen im staatlichen Besitz in den Ländern jeder einzelnen Mitgliedsorganisationen enthalten, und dieses Nachrichtenblatt regelmäßig zu aktualisieren.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Gewerkschaftsfeindliche Urteile des Europäischen Gerichtshofes

Der Kongress ist entsetzt, da die Viking-, Laval-, Ruffert- und Luxemburg-Urteile dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) einen grundsätzlichen Angriff auf Tarifverhandlungen und das Streikrecht darstellen.

Der Kongress ist der Auffassung, dass eine dringende Notwendigkeit besteht, sich nachdrücklich für die Wiederherstellung des Grundrechts auf Streik als Menschenrecht einzusetzen, dass in den EuGH-Fällen zwar anerkannt, aber missachtet wurde.

Die nicht gewählten Richter der EU nutzen die 'Freizügigkeitsbestimmungen' und haben so dem Konzept der sozialen Europa seine Substanz entzogen und die Fähigkeit der Gewerkschaften, die ArbeitnehmerInnen zu schützen, ausgehöhlt.

Der Vertrag von Lissabon würde dieser Angriffe noch verschärfen, weil er dem EuGH größere Befugnisse zur Interpretation von Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Charta der Grundrechte übertreibt.

Der Kongress stellt fest, dass dieser Ansatz bei öffentlichen Dienstleistungen Vertrag von Lissabon verankert ist und fordert daher die ETF dringend auf, eine Kampagne und Lobbyarbeit für diesen Standpunkt beim EGB, dem Europäischen Parlament und der Gemeinschaft im weiteren Sinne durchzuführen.

Weil die Bedrohung durch die EuGH-Fälle den grundlegenden Angriff auf Gewerkschaftsrechte seit Generationen darstellt fordert der Kongress auch die ETF auf, die Veranstaltung einer Sonderkonferenz in Erwägung zu ziehen, zu der Mitgliedsorganisationen Vertreter entsenden können, ohne das Bewusstsein für die Auswirkungen der EuGH-Fälle zu stärken und Kampagnenstrategien zu diskutieren und zu koordinieren, um Gewerkschaftsrechte zu schützen und weiterzuentwickeln.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Sozialer Dialoger und Arbeitnehmerrechte

Die Gewerkschaften der TransportarbeiterInnen in den Bereichen Seeschifffahrt, Eisenbahnen, Straßenverkehr, Zivilluftfahrt und Binnenschifffahrt aus den Staaten im Südosteuropa als Mitglieder der internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und ihrer regionalen Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF): also aus Albanien, Bosnien-Herzegowina, Kroatien, der Früheren Jugoslawischen Republik Mazedonien, Montenegro, Serbien und UNMIK in Übereinstimmung mit der Resolution 1244 des UN-Sicherheitsrates,

wenden sich hiermit an die Teilnehmer des 3. ETF-Kongresses.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Region nach wie vor mit den Folgen der Kampfhandlungen konfrontiert ist, die innerhalb der Region nach 1991 jahrelang eine Rolle gespielt haben, möchten wir die Notwendigkeit der Erhaltung des Friedens als Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und Einführung der Demokratie in südosteuropäischen Ländern und die Koexistenz ihrer Völker hervorheben.

Aus den nachfolgenden Erwägungsgründen:

Unter Berücksichtigung der durch den Prozess der Stabilisierung und Einigung zur Kooperation zwischen der EU und der Region eingeführten Prinzipien und der Notwendigkeit für die Zusammenarbeit zwischen den Ländern in der Region,

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es die TransportarbeiterInnen allen Transportsektoren sind, die sowohl innerhalb der Länder der Region als auch mit den Nachbarländern und den Ländern in Übersee Verbindungen herstellen und damit als aktive Beteiligte den ungehinderten Fluss von Gütern und Personen sichern,

Unter Berücksichtigung der sozialen Grundrechte, die im ‚*acquis communautaire*‘ der EU gewährleistet sind sowie der IAO-Erklärung zu Grundprinzipien und Rechten am Arbeitsplatz von 1998,

Unter Berücksichtigung der Bedeutung und Notwendigkeit eines Transportvertrages zwischen der EU und den Ländern der zu erreichenden Region, der als eine allmähliche Integration dieser Länder in einen freien und einheitlichen gesamteuropäischen Markt abzielt,

Fordern wir die europäische Kommission auf, Strategien für die Vorhersage, Lösung und Beobachtung von sozialen Auswirkungen auszuarbeiten, die durch die im Transportsektor im Südosteuropa eingeführten Reformen ausgelöst werden.

Wir fordern die Regierungen aller Mitgliedstaaten in der Region sowie aller Arbeitgeberverbände auf, die umfassende Anerkennung, Umsetzung und Entwicklung des Sozialdialogs mit den Transportarbeitergewerkschaften fortzuführen.

ren. Dieser Sozialdialog ist besonders wichtig bei der Öffnung von Märkten, bei zunehmendem Wettbewerb und Modernisierung sowie technischer Effizienz.

Wir fordern insbesondere, dass das Prinzip des Sozialdialogs beachtet wird, wobei wir uns auf die folgenden entscheidenden Fragestellungen konzentrieren:

- Erhalt von bereits erworbenen Umsetzung sonstiger Grundrechte der ArbeitnehmerInnen gemäß der Europäischen Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten, der Europäischen Sozialcharta, der EU-Charta der sozialen Grundrechte und der EU-Grundrechtecharta,
- Das Arbeitsrecht dem Ziel, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der gesellschaftlichen Bedingungen und Lebensstandards zu fördern,
- Arbeitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz als besonders wichtige Fragestellung im Transportsektor, sowie
- Bestimmungen zur Chancengleichheit von Frauen und Männern und gleichen Entlohnung für gleiche Arbeit.

Wir fordern von unseren Sozialpartnern und Regierungen, ihre Aktionspläne so auszuarbeiten, dass sie ein Niveau von sozialen Rechten für die regionalen TransportarbeiterInnen vorsehen, das den heutigen ArbeitnehmerInnen würdig ist.

Wir halten es für absolut notwendig, dass eine Überwachung der Arbeitsbedingungen und sozialen Auswirkungen sowie der durch die Umsetzung des Verkehrsabkommens für den einheitlichen gesamteuropäischen Verkehr auf die Beschäftigung erfolgt.

Wir erheben öffentlich unsere Stimme gegen Korruption, gegen eine irrationale Privatisierung des Transportsektors und unbegrenzte Prioritäten für das Kapital bei gleichzeitiger Nichtbeachtung der dem Transportsektor innewohnenden öffentlichen Bedeutung sowie der Notwendigkeit gerechter Entlohnung und sozialer Bedingungen für TransportarbeiterInnen.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Weiterbildung für ETF-Mitgliedsorganisationen

Das Motto des Kongresses „Starke Gewerkschaften für nachhaltigen Verkehr“ ist sehr ehrgeizig und als Thema eine große Herausforderung, die wir in vollem Umfang unterstützen.

Um „starke Gewerkschaften“ zu verwirklichen muss die ETF ein „nachhaltiges“ Instrument anbieten. Ausbildung ist ein zentrales Instrument zur Schaffung „starker Gewerkschaften“, weil Wissen und Fähigkeiten insgesamt den Unterschied machen.

Daher fordern wir, dass der Kongress uns in unserer Forderung unterstützt, Weiterbildungsprogramme und -mittel für ETF-Mitgliedsorganisationen zu entwickeln.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Lohnpolitik der ETF auf dem europäischen Kontinent

Die Harmonisierung der Gehälter in Europa nach oben ist eine unabdingbare Voraussetzung für unverfälschten Wettbewerb insbesondere dann, wenn die Unternehmen frei sind, ihre Tätigkeit auf dem gleichen Markt zu entfalten.

Die Versuche, die sozialen Bedingungen des Herkunftslandes vorzuschreiben, zeigen uns die Gefahr, dass bei Fehlen einer auf dem Recht des Aufnahmelandes aufbauenden Regulierung, eine schnelle und brutale Verschlechterung für alle ArbeitnehmerInnen in ganz Europa eintreten wird. In Ergänzung ihrer Maßnahmen gegen die liberalen Projekte will die ETF einen Arbeitsschwerpunkt auf die Gehälter legen und dabei ist sie sich der Schwierigkeiten bewusst, die sie zu überwinden gilt.

Um Sozialdumping zu vermeiden, ist eine Anhebung des Lohnniveaus erforderlich, indem die niedrigsten Löhne so schnell wie möglich erhöht werden.

Auf dem europäischen Kontinent und auch in der Europäischen Gemeinschaft bestehen unterschiedliche Kulturen nebeneinander. Das Gehalt kann insbesondere durch Betriebsvereinbarungen, Verträge für einen Wirtschaftszweig, eine Region, einen gesetzlich festgelegten Mindestlohn für einen Beruf oder alle Berufe garantiert sein.

Unter den 20 Ländern, die einen allgemeinen Mindestlohn haben, herrscht eine Bandbreite von 1 bis 17 bei den Bruttodaten beziehungsweise 1 bis 7 unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Kaufkraft. Die Festlegung eines für alle geltenden europäischen Mindestlohns ist kein aktuelles Thema. Die ETF möchte keinen Referenzlohn durch Angleichung aller Löhne und Gehälter nach unten festlegen, sondern handeln, um die Gehälter nach oben zu harmonisieren.

Indem man vorrangig die Arbeitnehmerkategorien betrachtet, die sich in einer Wettbewerbssituation auf dem gleichen Markt befinden, werden die ETF und ihre Sektionen an der Definition eines Referenzniveaus für Stundenlöhne und Monatsgehälter auf hohem Niveau arbeiten und die Phasen festlegen, mit denen man bei den am wenigsten gut entlohnnten ArbeitnehmerInnen am schnellsten Fortschritte erzielen kann, wobei man alle Möglichkeiten gewerkschaftlichen Handelns für die Einführung solcher Löhne einsetzen wird.

Die ETF fordert, dass die entlohnte Arbeitszeit aller Zeiten umfasst, die im Dienst des Arbeitgebers erbracht werden, und dass die maximale Dauer der Arbeitszeit für alle gilt, damit die ArbeitnehmerInnen nicht dazu veranlasst werden können, die Höhe dieses Gehalts durch Erhöhung ihrer Arbeitszeit und der im Dienste des Arbeitgebers verbrachten Zeit zu erreichen.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Stoppt Sozialdumping

Der europäische Transportmarkt zeichnet sich in viel zu großen Maße durch Sozialdumping in unterschiedlichen Formen aus. Die Erweiterung der EU in Verbindung mit der Entwicklung des Binnenmarktes dazu beigetragen, dass Europa für Billiglohn-Wettbewerb auf eine Weise geöffnet wurde, die sich von den früher herrschenden Verhältnissen völlig unterscheidet.

Die europäische Gewerkschaftsbewegung hat versucht, Sozialdumping hindurch Aufrechterhaltung des Prinzips des „Landes der Arbeitsleistung“ und durch Widerstand gegen die Dienstleistungsrichtlinie aufrechtzuerhalten, welche die Kommission 2003 vorgelegt hatte.

Der Kampf war erfolgreich, aber sobald der europäische Gerichtshof seine Urteile in den Fällen Laval, Rüffert, Viking und Luxemburg sprach, wurde ein großer Teil dieser Erfolge zunichte gemacht.

Die Urteile bedeuten in der Praxis, dass das Herkunftslandprinzip der Richtlinie als Standard aufrechterhalten wurde, und dass sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Gewerkschaften nur beschränkte Möglichkeiten haben, die Bedingungen ihres eigenen Landes als Mindestbedingungen für jeden in diesem Land tätigen ArbeitnehmerInnen vorzuschreiben.

Die europäischen Gewerkschaften haben auch versucht, den destruktiven Lohnwettbewerb durch die Empfehlung abzumildern, dass die Regeln zur Kobotage streng angewendet werden. Diese Arbeit hat wenig Erfolg gehabt und es erscheint eher wahrscheinlich, dass der Transportmarkt langfristig dereguliert wird. Das bedeutet, dass der gesamte Verkehr innerhalb der EU auf der gleichen Ebene wie der Inlandsverkehr durchgeführt wird. Der Transport-Binnenmarkt wird dann für Sozialdumping weit geöffnet.

Insgesamt ergibt sich ein sehr alarmierendes Bild, und die gesamte europäische Gewerkschaftsbewegung muss eine Strategie dagegen erarbeiten.

Diese Sorte mehrerer Ausgangspunkt haben: die ETF sollte kontinuierlich die Gewerkschaften in den Billiglohnländern unterstützen und sich darum bemühen, die Auswirkungen der feindlichen Urteile dadurch zu vermeiden, dass Gewerkschaftsrechte auf EU-Ebene gestärkt werden, die Inseln der Richtlinie gestärkt und deutlich gemacht wird, dass das Prinzip des Leistungsbringungslandes der fundamentale Rechtsgrundsatz für entsandte ArbeitnehmerInnen ist.

Außerdem ist ein Regelungskatalog erforderlich, der Boykotte der Gewerkschaften und Sympathie-Bankrotte als legitime Methode anerkennt, angemessene Arbeitsbedingungen und wirksame Kooperation zwischen Gewerkschaften in verschiedenen Ländern unterschiedlichen Sektoren zu sichern.

Angesichts des vorgenannten wird vorgeschlagen:

- Dass die ETF gemeinsam mit ihren Mitgliedsgewerkschaften daran arbeitet, eine Form von grenzüberschreitenden Mitgliedschaft zu entwickeln, so dass unsere Mitglieder gewerkschaftliche Unterstützung unabhängig davon erhalten, wo sie innerhalb der EU leben.
- Dass die ETF für die Verhinderung der Auswirkungen der gewerkschaftsfeindlichen Urteile dem Europäischen Gerichtshof arbeitet.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Gegen Rassismus und Fremdenfeindlichkeit und für die Gleichberechtigung aller ArbeitnehmerInnen

Die ETF-Kongress nimmt die vor kurzem erfolgte inoffizielle Arbeitsniederlegung der gewerkschaftlich stark organisierten Baufacharbeiter in der Lindsey Oil Refinery im Vereinigten Königreich zur Kenntnis. Diese hat sich schnell zu einer nationalen Arbeitsniederlegung von Kollegen auf Baustellen im ganzen Land erweitert.

Irreführende Berichterstattung in den Medien in Großbritannien und in ganz Europa stellte dies als von radikalen inspirierten Arbeitskampf dar, um britische Arbeitsplätze für britische ArbeitnehmerInnen zu erhalten. Die Realität war eigentlich anders. Es ist richtig, dass einige Streikende Plakate mit Slogans wie dem Satz „britische Arbeitsplätze für britische ArbeitnehmerInnen“ hochhielten, aber damit sollten die Worte parodiert werden, die vom Premierminister Gordon Brown in seinem jüngsten Reden verwendet worden. Er hat diesen Ausdruck eindeutig dazu benutzt um anscheinend die Befürchtungen zu zerstreuen, dass die neoliberale Politik in Großbritannien und die Ermütigung für unregulierte Billiglohnarbeitsmärkte die Beschäftigungsmöglichkeiten für inländische ArbeitnehmerInnen in Großbritannien nicht gefährden würden. Diese Terminologie hat nur das Bild vernebelt, weil es keine Anzeichen für einen Versuch gibt, etwas anderes als die Rettung der Banken zu unternehmen, während sich die zunehmende Krise in der Realwirtschaft ausbreitet und immer mehr ArbeitnehmerInnen unter Entlassungen und Kündigung leiden.

Die Tatsachen besagen, dass es beim Streik in Lindsey nie um ausländische ArbeitnehmerInnen ging, sondern um billige ArbeitnehmerInnen von Fremdfirmen, die zunehmend anstelle von ArbeitnehmerInnen eingesetzt werden, die gemäß den nationalen Tarifverträgen entlohnt werden. In einem Projekt zum Bau einer Raffinerie für den Öriesen Total sollte nicht ein einziger Arbeitsplatz an ArbeitnehmerInnen vergeben werden, die unter die relevanten nationalen Tarifverträge fallen. Zu Gunsten der gewerkschaftlichen Vertrauensleute und Streikenden, von denen die meisten Mitglieder von UNITE sind, ist zu sagen, dass Faschisten, die diesen Arbeitskampf für ihre Zwecke ausbeuten wollten, zu Gunsten des UNITE-Slogans „gleiche Rechte für alle ArbeitnehmerInnen“ beziehungsweise „gleicher Lohn für alle ArbeitnehmerInnen“ zurückgedrängt wurden. Die Kampagne für gerechten Zugang zu Arbeitsplätzen für britische ArbeitnehmerInnen in der Baubranche hat nichts zu tun mit der Ausgrenzung von anderen EU-Staatsbürgern vom britischen Arbeitsmarkt. Es geht darum die in Großbritannien arbeitenden Menschen, unabhängig davon, wo sie herkommen, vor Ausbeutung zu schützen.

Unsere gewerkschaftsfeindlichen Medien haben auch nicht auf den Beitrag hingewiesen, den eine Kombination aus britischen gewerkschaftsfeindlichen Gesetzen (die zunehmend von anderen EU-Ländern bewundert werden), einer Kampagne zur Deregulierung, Privatisierung und schlecht geschützten Arbeitsmärkten und den kontroversen Urteilen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) aus der jüngsten Vergangenheit geleistet hat, mit denen das Streikrecht in solchen Situationen eingeschränkt wurde.

Weltweit tätige Unternehmen mit Sitz in Europa sind nach EU-Recht frei, alle Dienstleistungsverträge in den Mitgliedstaaten auszuschreiben, und sie sind frei, ihre eigenen Belegschaften in ihren eigenen Ländern einzustellen. Die ArbeitnehmerInnen könnten dann in Länder wie das VK unter Bedingungen und zu Löhnen 'entsandt' werden, die im Herkunftsland festgelegt wurden. Diese Löhne und Bedingungen können niedriger sein als die hier geltenden vertraglich gesicherten Löhne und Bedingungen. Das spielt keine Rolle - die Einsenderrichtlinie von 1996 sagt nur, dass in das VK entsandte ArbeitnehmerInnen zu den Mindestbedingungen entlohnt werden müssen, die laut britischem Recht gelten.

Angesichts des relativ geringen Niveaus der gesetzlichen Bestimmungen zu Arbeitnehmerrechten im VK bedeutet dies, dass dorthin entsandte ArbeitnehmerInnen nur den gesetzlichen Mindestlohn erhalten müssen, der tatsächlich extrem niedrig ist (mit weniger als der Hälfte des nationalen Durchschnittslohns für männliche Arbeitnehmer), insbesondere wenn dieser auch für Fachkräfte oder lizenzierte ArbeitnehmerInnen angewendet wird. Es gibt keine Überstundensätze oder ähnliche Zuschlagszahlungen, die gesetzlich garantiert sind. Zwar verlangt die Entsenderichtlinie, dass ausländische Unternehmungen unser Gesetz zur maximalen Arbeitszeit einhalten müssen, aber es handelt sich dabei um Gesetze mit einer individuellen Ausstiegsklausel, was ein Erfolg der britischen Regierung bei der Zerstörung der Arbeitszeitrichtlinie ist.

In manchen Fällen müssen entsandte ArbeitnehmerInnen auch zu den Sätzen bezahlt werden, die in Tarifverträgen festgelegt sind. Aber dies gilt nur dann, wenn ArbeitnehmerInnen in Länder entsandt werden, in denen Tarifverträge ‚universal‘ für einen bestimmten Sektor oder ein geographisches Gebiet gelten. Das ist im Vereinigten Königreich nicht der Fall, weil dort Tarifverträge normalerweise auf betrieblicher Ebene ausgehandelt werden. Nach den Bedingungen der Richtlinie können also die Tarifverträge in diesem Land von Unternehmen mit Sitz in anderen Ländern unterschrieben werden. Dies hat in Verbindung mit den Urteilen des EuGH das Recht der Arbeitgeber bestätigt, billige Arbeitskräfte als Ersatz für gewerkschaftlich organisierte Arbeitskräfte im Rahmen von Tarifverträgen zu beschäftigen, während gleichzeitig das Grundrecht auf Streiks in solchen Situationen eingeschränkt ist.

Zum ersten Mal hat das EuGH im Fall der Reederei Viking gegen das Streikrecht der Finnischen Seeleutengewerkschaft geurteilt, als der Arbeitgeber die finnische Mannschaft durch eine geringere entlohnte Mannschaft aus Island ersetzte. Danach hat der EuGH im Fall Laval geurteilt, dass die schwedischen Behörden in Vaxholm ungesetzlich handelten, als sie einen Vertrag mit der lettischen Baugesellschaft Laval für nichtig erklärten, als lokale Gewerkschaften gegen den Einsatz billiger Arbeitskräfte Maßnahmen ergriffen, die ihrer eigenen, nationalen gültigen Bedingungen und Löhne ausschütten. Im Fall Rüffert urteilte der EuGH, dass Deutschland einen polnischen Auftragnehmer nicht dazu zwingen kann, seinen ArbeitnehmerInnen mehr als den Mindestlohn zu zahlen. Auch im Fall Luxemburg urteilte der EuGH gegen das Streikrecht, mit dem ein Arbeitgeber daran gehindert werden sollte, aus einem anderen Mitgliedstaat eingebrachte BilliglohnarbeitnehmerInnen einzusetzen.

Weitere Auswirkungen für die Beschränkung von Arbeitskämpfmaßnahmen können nach Meinung einiger eintreten, wenn Arbeitskämpfmaßnahmen in Verletzung des EG-Vertrages, Artikel 43 (Niederlassungsfreiheit) eingeleitet werden. Dann kann der Arbeitgeber (undichte Mitgliedstaat) die Gewerkschaft verklagen, und die Tatsache, dass die Gewerkschaften das inländische Recht eingehalten haben, ist kein Verteidigungsgrund. Dies wird wahrscheinlich ein besonderes Problem in Transportsektoren sein, und die Frage hat sich bereits ergeben im Fall *BALPA ./.* *British Airways* (2008), in dem BALPA rechtliche Schritte angedroht wurden, wenn sie ihre Arbeitskämpfmaßnahmen ge-

gen die Initiative zum einheitlichen Luftraum des Unternehmens fortsetzen würde, weil die Gewerkschaft Arbeitsplatzverluste fürchtete. Die Maßnahme wurde aufgegeben, obwohl sie voll dem britischen Recht entspricht, weil die massiven Prozesskosten für den Rechtsstreit und die Entschädigungszahlungen ohne Grenzen der zu erstreitenden Entschädigungssumme zum Konkurs der Gewerkschaft geführt hätten. BALPA hat hierzu bei der IAO, dem Ausschuss für europäische Sozialrechte des Europarats und beim Internationalen Ausschuss für wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte am 8. Oktober 2008 Beschwerde eingereicht.

Aufgrund der stark dezentralen Tarifverhandlungen im Vereinigten Königreich haben die dort tätigen Gewerkschaften ein besonders hohes Risiko durch die Beschränkungen, die von den Fällen *Rüffert* und *Luxembourg* eingeführt wurden. Wie die Dinge derzeit stehen, ist es anscheinend so, dass die vorhandene Politik des „zum Lebensunterhalt reichenden Lohns in London“, die vom früheren Bürgermeister eingeführt wurde, sowie eine neue Forderung der Londoner Busfahrer für einen einheitlichen Katalog von Löhnen und Arbeitsbedingungen, keine gesetzlich begründeten Politiken sind, wenn sie von einer Kommunalbehörde vorgeschrieben oder als Politik von der Entwicklungsbehörde voll für die Olympiade eingeführt werden.

UNITE - the Union fordert alle Mitgliedsorganisation der ETF auf, die Schlagzahl bei arbeitenden Menschen in ganz Europa in Bezug auf die EuGH-Urteile zu erhöhen. Wir fordern alle Mitgliedsorganisationen auf, wo immer es möglich ist, das Argument zu vertreten, dass die EuGH-Urteile im Widerspruch zu IAO-Konventionen stehen, beim Ausschuss für Sozialrechte des Europarates Beschwerde einzureichen und Fälle vor den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte zu bringen, wenn dies möglich ist, sowie auf die Straße zu gehen und öffentliche und nachdrückliche Kampagnen zu diesen Fragestellungen durchzuführen. Wir fordern die ETF auf, auf allen Ebenen des Europäischen Parlaments und innerhalb der Kommission Mobilisierungsarbeit zu leisten, um unsere Ansichten verständlich zu machen.

Die Alternative ist, dass gewerkschaftlich organisierte Arbeitsplätze von den Arbeitgebern zerschlagen werden, die ihre ArbeitnehmerInnen zu immer geringeren Lohnsätzen und in einem Rennen um die niedrigsten Lebensstandards für ArbeitnehmerInnen einstellen. Das scheint das aktuelle Ziel unserer neoliberalen Europäischen Kommission zu sein, die vom EuGH gestützt und von vielen neoliberalen Regierungen in Europa unterstützt wird.

Die Zeit ist gekommen, dass nicht nur die ArbeitnehmerInnen sondern die Gesellschaften als Ganzes die Gefahren der vor uns liegenden Zukunft erkennen. Die Botschaft für alle ArbeitnehmerInnen ist eindeutig - redet einer Gewerkschaft bei und kämpft hart für die Verteidigung eurer Entlohnung und Arbeitsbedingungen; kämpft gegen Rassismus und Ausländerfeindlichkeit und kämpft für die Gleichberechtigung ALLER ArbeitnehmerInnen.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Einem sozialen Europa eine Zukunft geben

Anforderungen für ein alternatives Wirtschafts- und Sozialmodells der EU

Vorfahrt für soziale Gerechtigkeit in der Europäischen Union

Die Bürgerinnen und Bürger in der EU durchleben seit fast drei Generationen die längste Friedensperiode der europäischen Geschichte. Wer das als selbstverständlich hinnimmt, übersieht die friedensstiftende Funktion des europäischen Integrationsprozesses seit seinen ersten Anfängen nach dem 2. Weltkrieg.

Und doch gibt der aktuelle Zustand des Europäischen Projekts Anlass zur Sorge. Frieden ist mehr als die Abwesenheit von Krieg und militärischer Gewalt. Frieden bedeutet nach innen auch sozialer Frieden, verkörpert durch soziale Gerechtigkeit. Und an dieser Stelle weist die Europäische Union erhebliche Defizite auf, mit zunehmender Tendenz. Die Entwicklung der Wirtschafts-, Sozial-, Lohn- und Steuerpolitik in der EU führt zu sozialen Spannungen in den Mitgliedstaaten. Um den inneren Frieden in der Europäischen Union nicht zu gefährden, ist eine Abkehr von der gegenwärtigen Politik erforderlich. Die EU braucht dringend ein alternatives Wirtschafts- und Sozialmodell.

Seit der Vertiefung des Integrationsprozesses im Zuge des einheitlichen Binnenmarkts, der Wirtschafts- und Währungsunion und seit der Erweiterung in Richtung Mittel- und Osteuropa nehmen die Bürgerinnen und Bürger in vielen Staaten die EU nicht mehr als Synonym für wachsenden Wohlstand, höhere Einkommen und mehr Arbeitsplätze wahr. Im Gegenteil. Sie sehen die EU als Vehikel für eine Einkommensumverteilung von unten nach oben, Einschnitte in die sozialen Sicherungssysteme, Arbeitsplatzabbau und eine zunehmende soziale Ungleichheit. Die EU-Bürgerinnen und -Bürger erleben die Wirkungen einschneidender sozialökonomischer Prozesse:

- eine starke Abnahme des Anteils der Löhne und Gehälter am Bruttosozialprodukt in der EU-27, vor allem aber in der Eurozone,
- eine immer krasser werdende Ungleichheit in der Einkommensverteilung zwischen Arm und Reich in der gesamten EU,
- die Herausbildung eines Niedriglohnsektors mit einem wachsenden Anteil von Beschäftigten in atypischen und sozial ungeschützten Arbeitsverhältnissen überall in der EU,
- den Abbau von Leistungen für die Arbeitslosen, vor allem für die Langzeitarbeitslosen, im Zuge der liberalen Arbeitsmarktreformen in fast allen EU-Staaten,

- den Abbau des Wohlfahrtsstaates bei den Altersrenten und der Gesundheitsversorgung überall in der EU,
- eine Umverteilung der Steuerlast zu Gunsten der Unternehmen und der Bezieher hoher Einkommen in allen EU-Staaten,
- den Abbau von Arbeitsplätzen in Unternehmen, deren Kapitalrenditen gleichzeitig drastisch gestiegen sind.

Für diese Entwicklungen ist vor allem ein radikaler Wandel des wirtschaftspolitischen und gesellschaftspolitischen Leitbildes verantwortlich, der auf EU-Ebene mit der Einheitlichen Europäischen Akte von 1987 und der Einführung des einheitlichen Binnenmarktes begann. Durch diese Projekte wurde in der EU der Wechsel vom keynesianischen zum neoliberalen Leitbild eingeläutet.

Die ETF hält es politisch für dringend geboten, dem in den bisherigen EU-Verträgen fest verankerten neoliberalen Wirtschafts- und Sozialmodell ein alternatives Modell entgegen zu setzen, das auf dem Leitbild eines sozialen Europas basiert. Nur so wird die EU ihre momentane tief greifende Vertrauenskrise überwinden können. Die EU muss stehen für eine Politik der Vollbeschäftigung, der Stärkung der Masseneinkommen, der Überwindung der sozialen Ungleichheit, der Bewahrung des Wohlfahrtsstaates, der Abschaffung von sozial ungeschützten Beschäftigungsverhältnissen sowie des Ausbaus der Arbeitnehmerrechte und der industriellen Demokratie. Nur wenn der EU diese soziale Transformation gelingt, wird sie auf Dauer den Rückhalt in der Bevölkerung haben.

Das Wirtschaftsmodell der Europäischen Union neu gestalten

Mit der Einheitlichen Europäischen Akte (1987) und dem Maastrichter Vertrag (1993) hat die neoliberale Philosophie im europäischen Integrationsprozess die ideologische Vorherrschaft erobert. Die Einheitliche Europäische Akte (EEA) setzte sich die Verwirklichung eines einheitlichen Binnenmarktes mit den vier Grundfreiheiten des Waren-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehrs zum Ziel. Durch den Maastrichter Vertrag wurde die Einführung einer Wirtschafts- und Währungsunion auf den Weg gebracht. Sehr bewusst haben die EU-Staaten bei der Ausarbeitung dieser beiden sozialökonomischen Leitprojekte darauf verzichtet, gleichzeitig auch eine Sozialunion, eine Steuerunion und ein europäisches System der Kollektivverhandlungen zu schaffen.

In der europäischen Form der Wirtschafts- und Währungsunion, in der die Währung gemeinsamer Kompetenz unterliegt, also europäisch ist, aber die Lohn-, Sozial- und Steuerpolitik ausdrücklich in den Händen der Mitgliedstaaten verbleiben, sind Dumpingpraktiken strukturell programmiert. In einem solchen System konkurrieren die Nationalstaaten auf der Basis der Lohn- und Sozialkosten sowie der Höhe der Unternehmenssteuern um die Investitionen des internationalen Kapitals. Die europäische WWU hat einen generellen Wettlauf um den Abbau der Lohnkosten, den Abbau des Wohlfahrtsstaates und die Senkung der Unternehmenssteuern in Gang gesetzt.

Diese Form des zwischenstaatlichen Standortwettbewerbs kann als System der Wettbewerbsstaaten bezeichnet werden. Das System der Wettbewerbsstaaten ist ein starker Motor zur Verwirklichung der Ziele des Neoliberalismus: der Staat, insbesondere der Wohlfahrtsstaat, kann abgebaut werden, die Lohn- und Sozialkosten sowie die Unternehmenssteuern sinken, und den Marktkräften wird durch Deregulierung und Privatisierung ein immer breiterer Raum gewährt.

Darüber hinaus sind in der europäischen Form der Wirtschafts- und Währungsunion die makroökonomischen Zielsetzungen des neoliberalen Leitbildes realisiert worden. Im Maastrichter Vertrag wird die Europäische Zentralbank primär dem Ziel der Inflationsbekämpfung verpflichtet. Daneben wird die Finanzpolitik aufgrund des Maastrichter Vertrages und der EU-Verordnungen im Rahmen des so genannten Wachstums- und Stabilitätspaktes primär auf eine Konsolidierung der öffentlichen Haushalte ausgerichtet. Der Spielraum, über Einnahmen- und Ausgabensteuerung, d. h. mittels der sogenannten Fiskalpolitik, die Konjunktur zu stabilisieren, wird damit erheblich eingeschränkt. Da es im Unterschied zum „Werner-Plan“ von Anfang der 1970er Jahre in der Maastrichter WWU-Variante keine europäische Wirtschaftsregierung gibt, ist es de facto unmöglich, in der Eurozone die Fiskalpolitik der Mitgliedstaaten effektiv zu koordinieren, geschweige denn eine Abstimmung und angemessene Kombination von Geld- und Fiskalpolitik zu realisieren (Policy-Mix). Die Schwächen dieser Konstruktion der Wirtschaftspolitik wurden in der Eurozone insbesondere nach dem Platzen der New Economy-Blase im Jahre 2001 deutlich. Im Unterschied zu den USA bekämpften die EZB und die Regierungen der Eurozone von 2001 bis 2005 die Stagnation der Wirtschaft nicht aktiv durch eine antizyklische Politik.

In der aktuellen Weltwirtschaftskrise, von der die europäischen Staaten stark betroffen sind, zeigt sich die eingeschränkte Handlungsfähigkeit der EU besonders krass. Obwohl die EU ein hoch verflochtener Wirtschaftsraum ist, in dem die Nationalstaaten kaum noch in der Lage sind, eigenständig Konjunkturpolitik zu betreiben, hat die Kommission nicht die Kompetenz, der Union als Ganzes ein zwingend notwendiges Konjunkturprogramm zu verordnen. Stattdessen verlieren sich wichtige nationalen Akteure – Frankreich und Deutschland – in Streitereien über den Umfang und die Instrumente eines stimulierenden Programms, ohne dass die Kommission das Recht hätte, diese Staaten zur Raison zu rufen und ihnen ein europäisches Programm vorzuschreiben. Anders als die USA ist die EU damit nur eingeschränkt fähig, durch schnelles und gezieltes Handeln das Ausmaß und die Dauer der Wirtschaftskrise zu verringern.

Aus dieser Kritik der momentanen wirtschaftspolitischen Verfassung der EU ergeben sich für die ETF folgende Reformforderungen:

- Die Europäische Zentralbank ist unter demokratischer Kontrolle zu stellen und gleichrangig den Zielen hohes Wirtschaftswachstum, Vollbeschäftigung und hohe Geldwertstabilität zu verpflichten. Die sich aus dieser Verpflichtung immer wieder ergebenden Zielkonflikte sind zu akzeptieren, sie zwingen die EZB zu einer flexiblen Geldpolitik und zu einer Abstimmung ihrer Politik mit der Fiskal- und der Lohnpolitik.
- Kurz- bis mittelfristig muss es darum gehen, die nationalen Politiken auf EU-Ebene so zu koordinieren, dass die wirtschaftspolitischen Handlungsspielräume besser genutzt werden und eine angemessene Abstimmung zwischen der europäischen Geld- und der europäischen Fiskalpolitik erreicht wird. Dazu könnte eine demokratisierte EU-Kommission in Zusammenarbeit mit dem Rat der Wirtschafts- und Finanzminister (Ecofin) die Kompetenz übertragen werden, die Grundrichtung der Fiskalpolitik der Mitgliedstaaten entsprechend ihrer jeweiligen konjunkturellen Konstellation festzulegen (Konsolidierungs- oder Expansionskurs).
- Voraussetzung für eine solche Politik ist es jedoch, dass der starre Stabilitäts- und Wachstumspakt (SWP) von 1997 grundlegend überarbeitet wird. Der SWP schreibt allen Mitgliedstaaten vor, dass sie „übermäßige öffentliche Defizite“ von mehr als drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) vermeiden müssen. Diese ebenfalls im Vertrag von Maastricht festgeschriebene Regel wurde 1997 im Zuge des Amsterdamer Gipfels noch einmal verschärft. Auch nach seiner jüngsten Reform aus dem Jahre 2006 steht der SWP weiterhin der Notwendigkeit einer antizyklischen

Fiskalpolitik entgegen. Die Staaten der EU müssen in einer Krisensituation mit einer Ausweitung der öffentlichen Verschuldung die Nachfrage stimulieren können, um so die Nachfragerlücke zu schließen, die im Marktprozess entsteht. Dazu sind konjunkturbedingte Defizite zu akzeptieren. In expansiven Wachstumsphasen müssen Steuer-mehreinnahmen auch zum Abbau von Budgetdefiziten verwendet werden. Die Begrenzung der Neuverschuldung sollte aber in einer Boomphase kein dogmatisch zu verfolgendes Ziel sein, da auch die Schuldenfinanzierung von Zukunftsinvestitionen, z.B. im Bildungssektor, eine sinnvolle staatliche Aufgabe sein kann.

- Die Politik des Steuerdumpings ist durch eine gemeinsame Bemessungsgrundlage für die Unternehmenssteuern und europäische Mindeststeuersätze für die Einkommen- und Körperschaftsteuern und einer Harmonisierung der Gewinnermittlungsvorschriften zu beenden.
- Langfristig muss auch darüber nachgedacht werden, noch stärker wirtschafts- und konjunkturpolitische Entscheidungskompetenzen auf die europäische Ebene zu verlagern. Frankreich fordert dies unter dem Begriff einer Europäischen Wirtschaftsregierung schon seit vielen Jahrzehnten. Es will damit neben die starke Institution der EZB eine gleichrangige Institution für die Fiskalpolitik setzen, um die gleiche Augenhöhe von Geld- und Fiskalpolitik zu erreichen und eine effektive europäische Konjunktur- und Wirtschaftspolitik zu ermöglichen. Diese Forderung ist grundsätzlich zu unterstützen. Die Fiskalpolitik muss besser europäisch koordiniert werden. Das gilt insbesondere für den Euro-Währungsraum. Die Koordination der Politik ist aber kein Selbstzweck. Sie muss dazu benutzt werden, für Wachstum, Beschäftigung und einen ökologischen Umbau zu sorgen. Eine Europäische Wirtschaftsregierung stünde in der Verantwortung für die Umsetzung einer expansiven Wirtschaftspolitik für qualitatives Wachstum. Sie müsste auch die Verantwortung für gemeinschaftliche Aufgaben übernehmen, zum Beispiel für den Aufbau einer leistungsfähigen transnationalen Infrastruktur. Zur Finanzierung dieser Aufgaben ist eine eigene ergänzende Steuerhoheit und Finanzausstattung sinnvoll. Europäische Wirtschaftspolitik, die ihren Namen verdient, ist auf eine eigene Finanzhoheit angewiesen.
- Der Haushalt muss spätestens in der nächsten Finanzperiode (ab 2014) umgeschichtet werden:
 - Die Schwerpunkte des Haushalts sollen Wachstum, Beschäftigung und Soziales werden. Um den Bereich Soziales aufzuwerten ist eine Aufwertung bzw ein Umbau des derzeit schon bestehenden Europäischen Sozialfonds (ESF) notwendig.
 - Dieser soll außerhalb der Strukturpolitik eigenständig agieren können und finanziell aufgewertet werden. Der Fonds soll dabei nicht wie bisher hauptsächlich den wirtschaftlich schwächeren Regionen zur Verfügung stehen, sondern all jenen, die bei der Bekämpfung von Problemen am Arbeitsmarkt (wie z.B. hohe Arbeitslosigkeit, niedrige Frauenerwerbsquote, hohe Zahl an SchulabbrecherInnen, geringe Weiterbildungsquoten – also bei der Erreichung von Zielen wie sie im Rahmen des aktuellen Lissabon Prozesses vorgesehen sind) Unterstützung benötigen.

Wohlfahrtsstaatliche Politik auf der europäischen Ebene koordinieren

Vor dem Hintergrund einer gewendeten Gesellschaftsideologie und aufgrund verschiedener Faktoren wie Massenarbeitslosigkeit, Haushaltsdefiziten und demographischen Veränderungen sind seit Beginn der 1990er Jahre auch die

Wohlfahrtsstaaten in Europa unter Druck geraten. Im Sinne der Angebotsphilosophie sollen durch einen Rückzug des Staates, insbesondere des Wohlfahrtsstaates, die Leistungsanreize aktiviert und damit die Wachstumskräfte gefördert werden. Im Resultat sind in allen europäischen Ländern Reformen der Gesundheits-, der Renten- und der Arbeitsmarktsysteme durchgeführt worden, die für die Bürgerinnen und Bürger einen erheblichen Abbau von Sozialleistungen mit sich brachten. In den Gesundheitssystemen sind die Leistungskataloge zurück geschnitten worden und gleichzeitig die Zu- und Selbstzahlungen der Patientinnen und Patienten erhöht worden. In den Rentensystemen sind die Anspruchsvoraussetzungen verschärft und die Rentenformeln modifiziert worden. Im Ergebnis ist das relative Niveau der Renten, sind die Einkommensersatzraten deutlich abgesenkt worden, ein Prozess, der sich in den nächsten Jahrzehnten aufgrund schon beschlossener Rentenreformen noch erheblich verstärken wird. Auch in den Arbeitslosenversicherungen sind die Bezugszeiten und die Einkommensersatzraten reduziert worden. Bei Langzeitarbeitslosen hat es besonders harte Einschnitte gegeben.

Die Abwärtsspiralen bei den Sozialleistungen werden durch das inner-europäische System der Wettbewerbsstaaten verstärkt. Geringere Ausgaben für die soziale Wohlfahrt, die im Mittel in Europa bei etwa 30 Prozent des Bruttoinlandsprodukts liegen, gelten als wettbewerbsfördernd, sollen die internationale Konkurrenzfähigkeit steigern. Noch in den 1970er und 1980er Jahren stiegen die Ausgaben für die soziale Wohlfahrt stärker als das Sozialprodukt. Die Sozialleistungsquoten, die den Anteil der Summe der Sozialausgaben am Gesamteinkommen eines Staates messen, nahmen also überall zu. Je reicher die Staaten waren, desto höher lagen ihre Sozialleistungsquoten, und dieser Zusammenhang war statistisch gemessen sehr hoch (Bestimmtheitsmaß von 80%).

Seit den 1990er Jahren wird diese Beziehung in Europa jedoch schwächer. Staaten mit einer im europäischen Vergleich sehr hohen Sozialleistungsquote, wie Schweden, Dänemark, Finnland und die Niederlande, haben den Wohlfahrtsstaat abgebaut. Ihre Sozialleistungsquoten sind zum Teil stark gefallen, liegen in Skandinavien allerdings nach wie vor deutlich über dem westeuropäischen Durchschnitt. Aufholende Ökonomien, wie Irland und Spanien, haben den Wohlfahrtsstaat vom Wirtschaftswachstum abgekoppelt, ihre Quoten sanken deutlich. Und Ähnliches ist in den Staaten Mittel- und Osteuropas zu beobachten, vor allem in den drei baltischen Staaten, in der Slowakei und in Polen. Wenn Staaten ihre wohlfahrtsstaatlichen Ausgaben vom Wirtschaftswachstum nach unten abkoppeln, um sich im innereuropäischen Wettbewerb Vorteile zu verschaffen, kann dies als Sozialdumpingpolitik bezeichnet werden. Eine solche Politik birgt hohe Ansteckungsrisiken. Auch im Bereich der Wohlfahrtsstaaten lässt sich also sagen, dass ohne eine Koordinierung der Politiken auf der europäischen Bühne das Sozialdumping weiter um sich greifen wird.

In einem neuen Europäischen Wirtschafts- und Sozialmodell müsste auch in diesem Politikfeld durch eine Re-Regulierungspolitik auf der europäischen Ebene die Logik des Systems der Wettbewerbsstaaten durchbrochen werden. Die ETF fordert daher, für die europäischen Wohlfahrtsstaaten einen sozialen Stabilitätspakt zu gründen. Darin würde vereinbart, dass die Größe des Wohlfahrtsstaates an das ökonomische Entwicklungsniveau der jeweiligen Staaten gekoppelt ist. In der EU gibt es – gemessen am Pro-Kopf-Einkommen – vier Clubs von Staaten. Für jeden Club wäre eine Bandbreite, ein Korridor von Sozialleistungsquoten festzulegen. Der Club der Reicherer hätte einen höheren Korridor als der Club der Ärmeren. Staaten, die ökonomisch aufholten, wanderten von einem niedrigen Korridor in einen höheren.

Durch die Vereinbarung derartiger Korridore wäre folgendes erreicht:

- Einer Politik des Sozialdumpings wäre ein Riegel vorgeschoben. Einzelne Länder könnten sich durch eine, an ihrem Einkommensniveau gemessene, unterdurchschnittliche Sozialleistungsquote keine Wettbewerbsvorteile verschaffen.
- Die schwächer entwickelten Volkswirtschaften würden durch diese Form der sozialpolitischen Regulierung ökonomisch nicht überfordert. Sie hätten nur das Niveau an Sozialleistungen bereitzustellen, das sie sich angesichts ihres Einkommensniveaus „leisten“ können.
- Im Zuge des ökonomischen Aufholprozesses der schwächer entwickelten Länder würden sich die Sozialleistungsquoten in der EU annähern; die Aufwendungen für Alter, Krankheit, Erwerbsunfähigkeit und Arbeitslosigkeit sich nicht nur relativ, sondern auch absolut angleichen. Die Korridore der unteren und mittleren Einkommensgruppen würden nach oben wandern.
- Die quantitative Regulation der Sozialpolitik beschränkte sich auf der EU-Ebene zunächst auf ein Minimum, eine Einkommensumverteilung zwischen den Mitgliedstaaten wäre nicht vorgesehen. Da auf diese Weise nur die aggregierten Größen (Sozialleistungsquoten) reguliert wären, bliebe im Sinne des Subsidiaritätsprinzips die Autonomie der EU-Staaten bei der Verteilung der Sozialausgaben auf die verschiedenen Leistungen (Renten, Krankheit, Arbeitslosigkeit, Familienunterstützung) zunächst unberührt.

Die Realisierung eines solchen Regulierungskonzepts würde im Bereich der wohlfahrtsstaatlichen Politik das neoliberale Regime der Wettbewerbsstaaten brechen. Im Sinne des sozialen Stabilitätspaktes würde sich in der EU eine ökonomische und soziale Politik der Angleichung im Wege des Fortschritts vollziehen. Dumpingstrategien, wie sie Irland und Spanien in der alten EU praktiziert haben und wie sie in der Gruppe der neuen Mitgliedstaaten inzwischen von den drei baltischen Staaten und der Slowakei verfolgt werden, könnten so von vornherein unterbunden werden.

Die Arbeitsmarktpolitik der Europäischen Union aktivieren

Um die Arbeitslosigkeit in Europa wirksam zu bekämpfen, bedarf es vor allem einer Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik (vgl. Abschnitt 2). Arbeitsmarkt-politische Maßnahmen und Strukturreformen können nur in einem günstigen makroökonomischen Umfeld erfolgreich sein, das auf die Überwindung der bestehenden Wachstumsschwäche ausgerichtet ist. Um seine internationale Wettbewerbsposition zu verbessern, muss Europa darauf aufbauend mit seinen globalen Konkurrenten in einen Qualitätswettbewerb statt in einen Wettlauf um die niedrigsten Löhne und Sozialstandards eintreten. Europa muss sich auf seine Stärken besinnen, die in einer hohen Qualität seiner Produkte und Dienstleistungen, gut ausgebildeten Arbeitskräften und geregelten sozial geschützten Arbeitsverhältnissen bestehen. Daher müssen die positiven Ansätze präventiver und aktiver Arbeitsmarktpolitik in der EU-Arbeitsmarktpolitik in den Vordergrund rücken: Um mehr Menschen in den Arbeitsmarkt zu integrieren und der Spaltung des Arbeitsmarktes entgegen zu wirken, sind aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen erforderlich.

Zur Verhinderung von „Prekaritätsfällen“ bedarf es nationaler und europäischer Initiativen zur Verbesserung der vertragsrechtlichen Situation neuer Beschäftigungsformen, um für atypische Arbeitsverhältnisse den gleichen arbeits-

und sozialrechtlichen Standard wie für sog. Normalarbeitsverhältnisse abzusichern und die zunehmende Marginalisierung durch Ausschluss vom Regelarbeitsmarkt zu verhindern. Der europaweite Schutz atypischer und prekärer Arbeitsverhältnisse ist unerlässlich, um die weitere Erodierung sozialer Standards zu verhindern. Das alles impliziert freilich ein strategisches Leitbild von Arbeitsmarktpolitik, das die Verbesserung der Qualität der Arbeit als Kernziel ansieht. Durch bessere europäische Vorgaben für Teilzeitarbeit, befristete Arbeit, Leiharbeit, Arbeitszeit, Kündigungsschutz, Lohnersatzregelungen bei Arbeitslosigkeit sowie präventive und aktive Arbeitsmarktmaßnahmen sind die Arbeitsmärkte so zu regulieren, dass sowohl die „Prekaritätsfallen“ als auch die „Armutfallen“ bekämpft werden.

Die grenzüberschreitende Beschäftigung und Entsendung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer entwickelt sich immer mehr zu einem Schlüsselbereich europäischer Sozialpolitik. Zunehmende Migration, Freizügigkeit der Arbeitskräfte und unbeschränkte Dienstleistungsfreiheit gefährden das europäische Sozialmodell, wenn die Interessen und erworbenen Ansprüche der abhängig Beschäftigten nicht in den Mittelpunkt der EU-Politik rücken, sondern Spielball einer neoliberalen Binnenmarktpolitik bleiben. Die Mitgliedstaaten sind hier aufgerufen, entsprechend ihrer nationalen Gepflogenheiten das Standardarbeitsverhältnis zu stärken und seine Umgehung durch atypische Beschäftigungsformen zu begrenzen.

Die ETF fordert daher eine

- Verbesserung der EU-Arbeitszeitrichtlinie, die die EuGH-Rechtsprechung zum Bereitschaftsdienst (=Arbeitszeit) nicht in Frage stellt, die Ausdehnung des Bezugszeitraums auf tarifvertragliche Ausnahmeregelungen begrenzt, der Aushöhlung der wöchentlichen Höchstarbeitszeitgrenze durch individuelle „freiwillige“ Vereinbarung (so genanntes individuelles opt-out) ein Ende setzt und ein Recht auf Arbeitszeitänderung aus familienpolitischen Gründen vorsieht.
- Revision der EU-Entsenderichtlinie mit dem Ziel, das Arbeitsortsprinzip konsequent und zweifelsfrei anzuwenden und damit gleiche Arbeits- und Entlohnungsbedingungen für gleiche Arbeit am gleichen Ort gesetzlich vorgeben zu können.

Soziale Grundrechte gegenüber den Marktfreiheiten stärken

Die langjährige Diskussion um die Europäische Verfassung und nach deren Scheitern um den Grundlagenvertrag von Lissabon hätte Veranlassung bieten müssen, die Entkopplung der Wirtschaftsordnung von der Sozialordnung Europas zu überwinden. Stattdessen wird das duale System mit seiner neoliberalen europäischen Wirtschaftsverfassung auf der einen Seite und den nationalen wohlfahrtstaatlichen Traditionen und sozialpolitischen Schutzmechanismen der Mitgliedsstaaten auf der anderen Seite festgeschrieben. Dieses duale System ist aber nicht austariert. Seine Schiefelage rührt von daher, dass den sog. Grundfreiheiten, d. h. der Warenverkehrs„freiheit“, der Niederlassungs„freiheit“, der Dienstleistungs„freiheit“, der Kapitalverkehrs„freiheit“, also den Marktfreiheiten, die rechtliche Oberhand eingeräumt wird. Der Grundlagenvertrag von Lissabon, sollte er unverändert in Kraft treten, würde diese Position in dann kaum reversibler Weise festschreiben.

Die pathetische Wortwahl („Grundfreiheiten“) soll überdecken, dass es sich hierbei gar nicht um Freiheitsrechte in der Tradition europäischer Grundwerte geht, sondern lediglich um zwar verbindliche, aber nackte Vertragsregeln

zur Deregulierung des europäischen Marktes. Die Charta der Grundrechte der Europäischen Union ist nur auf den ersten Blick geeignet, dieses Defizit auszugleichen. Indem die allgemeinen Bestimmungen der Charta in Art. 53 die sogenannten Grundfreiheiten, also die des Marktes, auf eine Stufe mit den Menschenrechten stellen, werden die Verfassungsgarantien der Grundrechte marktkonform relativiert und damit entwertet.

Als Wegbereiter einer fast schrankenlosen Ausdehnung der sog. EU-Grundfreiheiten zu Lasten der Kerngarantien des nationalen Verfassungsrechts geriert sich zunehmend der Europäische Gerichtshof, spätestens in der seit der EU-Erweiterung 2004 geänderten Besetzung seiner Spruchkammern. Seine Rechtsprechung zielt darauf, unterschiedliche Regulierungsniveaus direkt in Konkurrenz zueinander zu setzen und damit den Wettbewerb der Regeln zu forcieren.

Die 2007 getroffenen EuGH-Entscheidungen in den Fällen Viking und Laval messen der Niederlassungsfreiheit (Viking) und der Dienstleistungsfreiheit (Laval) ebenfalls ohne Rechtfertigung durch den EG-Vertrag einen systematischen Vorrang vor der Streikfreiheit und der Tarifautonomie zu.

Die EU-Mitgliedstaaten dürfen, so der EuGH, die Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit nur aus „zwingenden Gründen des Gemeinwohls“ einschränken. Jeden Streik und jeden Tarifvertrag überprüft der EuGH zu Lasten der jeweiligen Mitgliedstaaten entsprechend seinem sozial ungetrübten Vorverständnis darauf, ob die jeweiligen Gründe auch wirklich „zwingend“ sind. Hierbei soll der soziale Gehalt der Tarifverträge nicht entscheidend ins Gewicht fallen dürfen, denn Arbeitnehmerinteressen seien nicht identisch mit denen des Gemeinwohls. Was zwingende Gründe des Gemeinwohls sind, entscheidet der EuGH, ohne durch den EG-Vertrag hierzu ermächtigt zu sein, in eigener Machtkompetenz. In diesem Zusammenhang werden die Streikfreiheit und die Tarifautonomie nicht um ihrer selbst willen geschützt, sondern lediglich bei der Prüfung der „zwingenden Gründe des Gemeinwohls“ neben verschiedenen anderen Erwägungsgründen herangezogen und im Ergebnis entwertet. Im Fall Viking versteigt sich der EuGH sogar zu der Feststellung, die Menschenwürde müsse mit den Marktfreiheiten „in Einklang gebracht werden“.

Deutsche Tariftreugesetze hält der EuGH im Fall Rüffert (2008) in krassem Gegensatz zu dem Votum des EuGH-Generalanwalts für eine Verletzung der Entsenderichtlinie, die er im Lichte der Dienstleistungsfreiheit einschränkt.

Auf derselben Linie liegt die EuGH-Entscheidung gegen das Arbeitnehmerschutzrecht Luxemburgs. Mit einer sozialpolitisch einäugigen Analyse aller potentiellen Einwände gegen Einzelregelungen des luxemburgischen Entsendegesetzes zeigt der EuGH, dass er die Dienstleistungsrichtlinie äußerst extensiv interpretiert. Der EuGH fällt in die Ära Bolkestein zurück und ignoriert bei seiner Interpretation der Entsenderichtlinie die Verbesserungen, die das Europäische Parlament am ursprünglichen Kommissionsentwurf der Dienstleistungsrichtlinie durchgesetzt hat.

Mit Viking, Laval, Rüffert und Luxemburg will der EuGH, ohne dazu europarechtlich legitimiert zu sein, dem Streikrecht, der Tarifautonomie und den sozialstaatlichen Schutznormen der Mitgliedstaaten selbst dort Grenzen setzen, wo diese in der nationalen Verfassung Vorrang genießen und Schutz beanspruchen können. Dort, wo diese Rechte und Schutznormen ohnehin bislang nur kümmerlich gewachsen sind, in vielen Staaten in Mittel- und Osteuropa, werden die jeweiligen Regierungen vom EuGH in ihrer gewerkschaftsfeindlichen Politik bestärkt.

Die ETF kritisiert, dass sich der EuGH, immerhin das EU-Organ mit der geringsten demokratischen Legitimation und der größten Intransparenz, aus eigener Machtvollkommenheit als Wegbereiter und konsequenter Vollstrecker

eines der Grundrechtskontrolle weitgehend entzogenen neoliberalen Wirtschafts- und Ordnungsystems hervortut und im Ergebnis den Primat der Marktfreiheiten gegenüber der Arbeits- und Sozialordnung der Mitgliedstaaten proklamiert, ja sogar gegenüber der Menschenwürde, die mit den Marktfreiheiten in Einklang zu bringen sein sollen. Die neueste EuGH-Rechtsprechung stellt die Loyalität der ArbeitnehmerInnen in den Kernländern der EU auf eine harte Probe. Die Urteile müssen im Ergebnis aus der Welt geschaffen werden. Die Tariftreue muss weiterhin ein sozialpolitisches Standbein des Vergaberechts bleiben.

Der ETF-Kongress fordert:

- Sozialpolitische Rechtsakte wie die Entsenderichtlinie und (soziale) Grundrechte wie das Streikrecht dürfen nicht den sog. Grundfreiheiten des Binnenmarktes untergeordnet werden. Das Spannungsverhältnis der „Grundfreiheiten“ zu den sozialen Grundrechten muss zugunsten der Grundrechte aufgelöst werden. Soziale Grundrechte müssen den Vorrang vor Wettbewerbsregeln und Grundfreiheiten des Binnenmarktes eingeräumt bekommen. Das ist durch Anpassungen im unmittelbar geltenden EU-Recht (Primärrecht) zwingend sicherzustellen. In den Verträgen muss auch verbindlich festgelegt werden, dass die EU nicht nur dem wirtschaftlichen, sondern auch dem sozialen Fortschritt dient.
- In diesem Zusammenhang muss dem Grundsatz „Gleiche Lohn- und Arbeitsbedingungen für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ Geltung verschafft werden. Die Entsenderichtlinie muss geändert werden, so dass die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen entsandter Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen – bei Anwendung des Günstigkeitsprinzips – zweifelsfrei und umfassend dem Arbeits- und Tarifrecht am Leistungsort folgen.
- Für eine wirksame Kontrolle der Lohn- und Arbeitsbedingungen entsandter ArbeitnehmerInnen muss eine effektive transnationale Zusammenarbeit der Behörden sichergestellt werden (Zustellungs- und Vollstreckungsschutz im Ausland). Wirksame innerstaatliche Kontrollen dürfen nicht durch laxe europarechtliche Vorgaben konterkariert werden.
- Die ETF fordert den EU-Rat auf, sich kurzfristig zugunsten dieser Grundsätze zu positionieren. Die europäische Gewerkschaftsbewegung kann und wird eine Fortsetzung der europäischen Integrationspolitik unter neoliberalen Vorzeichen, eine Politik, die die Interessen von Millionen europäischer Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen fundamental bedroht, nicht akzeptieren. Die europäischen Gewerkschaften behalten sich deshalb vor, in künftigen Volksbefragungen zu neuen EU-Vertragswerken eine Nein-Parole zu vertreten und den weiteren Einigungsprozess zu blockieren, bis im EU-Primärrecht die sozialen Grundrechte Vorrang vor den „Grundfreiheiten“ des Marktes eingeräumt erhalten.

Der ETF-Kongress fordert:

Nicht weniger Europa, sondern mehr, aber sozialer!

Die Analyse der Wirtschafts- und Sozialverfassung der EU und der Rechtsprechung des EuGH hat gezeigt, dass die aktuelle Ausgestaltung der Europäischen Union den Weg dafür ebnet, die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in vielfacher Hinsicht und teilweise fundamental zu verletzen. Das abnehmende Interesse der Bevölkerung an der EU geht mit dem Vertrauensverlust der abhängig Beschäftigten in die soziale Schutzkraft der

Europäischen Union. Ihr Misstrauen basiert eben gerade nicht auf „Informationsdefiziten“ über die europäische Integration oder auf den Relikten eines weiterhin nationalstaatlich geprägten Bewusstseins, sondern auf der persönlichen Erfahrung, dass die EU in ihrer derzeitigen Ausrichtung Lohn- und Sozialdumping fördert und nicht mehr in der Lage ist, Vollbeschäftigung herzustellen.

Die ETF kritisiert den Versuch, der neoliberal gewendeten Wirtschafts- und Sozialpolitik in Form der EU-Verträge Verfassungsrang und damit quasi Ewigkeitscharakter zu verleihen. Die EU-Verträge gehen damit weit über die politische Reichweite der nationalen Verfassungen der Mitgliedstaaten hinaus. Kein Mitgliedstaat der EU kennt eine Verfassung, in der die Orientierung der Geld- und der Fiskalpolitik festgeschrieben ist. Kein Staat basiert – verfassungsrechtlich verankert – auf einem System des Wettbewerbs-föderalismus. Die einseitige Festlegung der EU-Verträge verletzt die inhaltlichen Vorgaben und sozialpolitischen Schutzschranken der Verfassungen vieler Mitgliedstaaten. Das System der Wettbewerbsstaaten mit seinen negativen Auswirkungen auf die Lohn-, Sozial- und Steuerpolitik würde durch den Lissabon-Vertrag quasi Ewigkeitscharakter erhalten. Hiergegen wird der ETF angehen.

Die zunehmende EU-Skepsis offenbart, dass die aus der Wirtschafts- und Sozialverfassung resultierenden Folgen bei den EU-Bürgerinnen und Bürgern auf zunehmendes Unbehagen stoßen. Nach den gescheiterten Referenden in Frankreich, den Niederlanden und Irland sollte die EU endlich die Politik des unhinterfragten „Weiter so“ verlassen und eine europaweite gesellschaftliche Debatte über die soziale Zukunft der Union führen. Diese sollte zu einem neuen EU-Vertrag führen, in dem die inhaltliche Ausrichtung der von den demokratisch gewählten Mitgliedsregierungen zu verantwortenden Sozialpolitik ergebnisoffen behandelt wird. Die Geld- und die Fiskalpolitik müssen ihrer Fesseln entledigt werden und Spielraum für eine wachstums- und beschäftigungsorientierte Politik bekommen. In der Lohn-, Sozial- und Steuerpolitik sind durch Regulierungen auf der europäischen Ebene Dumpingpraktiken zu unterbinden.

Unsere Antwort auf die einem System nationaler Wettbewerbsstaaten innewohnende Dynamik kann nicht in der Formel „Mehr Nationalstaat, weniger Europa“ bestehen. Im Gegenteil: wir brauchen mehr Europa, aber anders. Das verlangt jedoch ein neues Regulierungssystem für die Wirtschafts- und Sozialpolitik in Europa. Mit anderen Worten: eine Politik, die dem alternativen europäischen Sozialmodell eine Zukunft gibt. Wer hingegen starr am Neoliberalismus festhält, wird den europäischen Integrationsprozess gefährden und zu einer Rückkehr von Nationalismus und Protektionismus beitragen. Wer Lohn-, Sozial- und Steuerdumping anzettelt, darf sich nicht darüber wundern, wenn die Völker Europas einander zunehmend mit Misstrauen begegnen, anstatt aufeinander zu zugehen. Ein europäisches Sozialmodell würde Brücken schlagen, wo derzeit Gräben entstehen. Nur durch die Verwirklichung eines demokratischen und sozialen Europas kann die Gefahr wachsender Entfremdung der Bürgerinnen und Bürger gegenüber der europäischen Idee überwunden werden.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Europäische Seeschifffahrt

Der ETF Kongress 2009 in Ponta Delgada, Azores (Portugal) vom 27. bis 29. Mai 2009

Stellt fest, dass die überlangen Arbeitszeiten der Seeleute in der europäischen Küstenschifffahrt ursächlich sind für die vielen Schiffsunglücke,

Stellt mit großer Besorgnis **fest**, dass viele Seeleute und vor allem die Wachoffiziere auf den Zwei-Wachen-Schiffen häufig eine tägliche Arbeitszeit von 18 Stunden haben,

Stellt mit Besorgnis **fest**, dass Seeunfall-Untersuchungen sowohl in Frankreich als auch in Großbritannien ergeben haben, dass die meisten Schiffsunglücke in der europäischen Küstenschifffahrt von Nautikern verursacht worden sind, die unter einem erheblichen Schlafdefizit litten,

Stellt fest, dass in der Arbeitszeitkonvention 180 der IAO alternativ zwei Arbeitszeitsysteme für Seeleute vorgesehen sind, und zwar das System „hours of rest“ und das System „hours of work“. „Hours of rest“ erlaubt eine tägliche maximale Arbeitszeit für Seeleute von durchschnittlich 13 Stunden (wöchentlich 91 Stunden.) und das System „hours of work“ erlaubt eine maximale tägliche Arbeitszeit von 10,3 Stunden (wöchentlich 72 Stunden). Trotz Stress und Fatigue für Besatzungsmitglieder auf Seeschiffen haben sich alle EU-Mitgliedsstaaten für das Arbeitszeitsystem „hours of rest“ entschieden und damit das Zwei-Wachen-System sanktioniert, d.h., viele Schiffe in der europäischen Küstenschifffahrt sind nur mit zwei Patentinhabern, d.h., Kapitän und einem Schiffsoffizier, besetzt,

Bedauert, dass eine Reduzierung der Arbeitszeit für Nautiker nur noch dadurch zu erreichen ist, dass auf den Zwei-Wachen-Schiffen mindestens drei Nautiker vorgeschrieben werden,

Fordert die europäischen Regierungen, das Europäische Parlament, die Europäische Kommission und alle Politiker auf, sich dafür einzusetzen, dass in den europäischen Küstengewässern fahrende Schiffe, deren Seereise länger als einen Tag dauert, unabhängig von der Flagge der Schiffe mindestens drei zum Wachdienst ausgebildete und befähigte Nautiker an Bord sind und die im Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STWC-Konvention) festgelegten Vorschriften für Wachen vollumfänglich eingehalten werden.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Zeit, sich zu wehren

Die Gewerkschaftsbewegung steht am Scheideweg. Sie wird konfrontiert mit der umfassendsten und schwerwiegendsten Finanz- und Wirtschaftskrise seit den 1930ern. Gleichzeitig ist die Gewerkschaftsbewegung starken Angriffen seitens des Europäischen Gerichtshofes ausgesetzt, der in weniger als einem Jahr vier Urteile (in den Fällen Viking, Laval, Rüffert und Luxemburg) gesprochen hat, die die Fähigkeit der Gewerkschaften zur Verteidigung der Interessen ihrer Mitglieder beschränken. Darüber hinaus ist das gesamte europäische Sozialmodell bedroht, weil die Arbeitgeber sich allmählich vom historischen Kompromiss verabschieden, der die Grundlage dieses Sozialmodells bildete.

Dies findet statt in einer Situation, in der die Menschheit selbst potentiell von einer Umwelt-/Klimakatastrophe bedroht wird – die primär durch die Tätigkeit des Menschen verursacht wurde. Transportarbeitnehmer in ganz Europa werden von diesen Entwicklungen stark betroffen sein. Zusammen gesehen machen es diese Herausforderungen also notwendig, dass die Wirtschaftsbewegung ihre Situation überdenkt, ihre Strategien neu bewertet und alle ihre Kräfte für sozialen, politischen und wirtschaftlichen Wandel mobilisiert.

Die Krise

Die Finanz- und Wirtschaftskrise ist weder eine Naturkatastrophe noch ein vom unsoliden amerikanischen Wohnungsbau Markt verursachtes Problem. Die Krise ist eine notwendige Folge von 30 Jahren neoliberaler Politik. Sie ist das Ergebnis von inneren Widersprüchen der bestehenden Wirtschaftsordnung. Die Deregulierung der Wirtschaft, die Privatisierung staatlicher Leistungen, die Umverteilung des Einkommens von unten nach oben und die Finanzialisierung der Wirtschaft haben alle zum Entstehen der aktuellen Krise beigetragen.

Das neoliberale Credo sagte uns, dass Deregulierung und Privatisierung die Wirtschaft beleben und effizienter machen würden; sie würde damit wieder Wachstum erreichen und höheren Wohlstand und Wohlergehen für uns alle schaffen. Dies wurde inzwischen als ideologische Vernebelung entlarvt, die nur die Interessen der Reichen und Wohlhabenden überdeckt. Der Neoliberalismus ist damit vollkommen diskreditiert. Alle Maßnahmen zur Bekämpfung der Krise müssen sich daher nicht nur mit deren Symptomen, sondern auch mit ihren primären Ursachen befassen. Wir brauchen daher eine umfassende Neuregulierung und Demokratisierung der Wirtschaft.

Die Urteile des Gerichtshofs

Die Urteile in den Fällen Viking, Laval, Rüffert und Luxemburg stellen eine dramatische neue Entwicklung in Europa dar. Es ist mittlerweile nicht nur deutlich, dass das Arbeitsrecht nicht mehr die alleinige Zuständigkeit der Nationalstaaten ist, sondern der Freizügigkeit von Kapital, Gütern und Dienstleistungen, also dem „Marktzugang“ untergeordnet wird. Die Urteile haben außerdem deutlich gemacht, dass jede gewerkschaftliche Aktion vom Gerichtshof für ungesetzlich erklärt werden kann, wenn der Gerichtshof sie im jeweiligen Zusammenhang als unverhältnismäßig betrachtet.

Diese Urteile stellen einen ungeheuren Angriff auf die Gewerkschaftsrechte in Europa dar. Massives Sozialdumping wird nur eine der schwerwiegenden Folgen sein. In Verbindung mit der Finanz- und Wirtschaftskrise werden die Auswirkungen sogar noch schädlicher. Die Urteile deuten auf eine stärker autoritäre und unterdrückende Politik gegen Gewerkschaften hin, um die Krisen im Sinne der Spekulanten und Konzerninteressen zu ‚lösen‘. Die Gewerkschaftsbewegung muss diesen Herausforderungen also mit starkem Widerstand begegnen, um sich gegen die Urteile zu wehren und die rechtliche Situation zu korrigieren.

Das europäische Sozialmodell

Die in den letzten 30 Jahren eingetretene enorme Verschiebung im Kräftegleichgewicht in der Gesellschaft untergräbt den Bestand des Europäischen Sozialmodells an sich. Arbeitgeber ziehen sich allmählich aus dem Sozialpakt zurück, der in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg die Grundlage dieses Sozialmodells bildete. Sie haben mit Angriffen auf Dinge begonnen, die sie früher als Bestandteil von umfassenden sozialen Kompromissen akzeptiert haben.

Die Arbeitslosigkeit hat sich in den meisten Ländern Europas auf einem hohen Niveau stabilisiert und nimmt infolge der Krisen zu. Ungesicherte Arbeitsverhältnisse nehmen in vielen Ländern explosionsartig zu. Flexibilität – auch in der geschönten Form als ‚Flexicurity‘ – untergräbt die Arbeitsbedingungen und die Regulierung des Arbeitsmarktes. Sozialleistungen, Altersrenten und Arbeitslosengeld werden in ganz Europa attackiert. Die Funktion von Tarifverträgen und Tarifverhandlungen wird vom Europäischen Gerichtshof untergraben.

Zeit, sich zu wehren

Die ETF und ihre Mitgliedsorganisationen müssen dieser Situation mit einer Gegenoffensive begegnen. Die Zeit ist gekommen, sich zu wehren. Wir können aus unserer Geschichte lernen, dass letztendlich die Stärke unserer Gewerkschaften, unsere Fähigkeit zu Kampfmaßnahmen und unsere gegenseitige Solidarität zählen und entscheidende Bedeutung haben. Wir müssen daher mehr Transportarbeitnehmer organisieren, unsere Gewerkschaften stärken, Allianzen innerhalb und außerhalb der Gewerkschaftsbewegung schmieden, alternative Politiken entwickeln und unsere Mitglieder mobilisieren.

Die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise bedroht nicht nur unsere Mitglieder, Transportarbeitnehmer und die Menschen im allgemeinen, sondern sie bietet auch eine große Chance. Die Diskreditierung des Neoliberalismus und die Umweltkrise haben die Tür für alternatives Denken, neue Analysen und Strategien geöffnet. Wir sollten diese Chance so gut wir können nutzen, um eine Gegenoffensive zu starten. Unsere Forderungen müssen dahin gehen, dass wir die Kapital-Spekulanten entwaffnen, die Wirtschaft demokratisieren, ökologisch nachhaltige Investitionen in die Realwirtschaft fördern, Arbeitsplätze und anständige Arbeit schaffen sowie qualitativ hochwertige Sozialleistungen sichern.

Insbesondere sollte die ETF die Führungsrolle bei der Organisation einer starken Kampagne gegen die feindlichen Urteile des Europäischen Gerichtshofes übernehmen. Sie sollte ganz deutlich machen, dass diese Angriffe auf Gewerkschaftsrechte und Beschränkungen gewerkschaftlicher Aktionen in Europa niemals akzeptiert werden, und dass wir jede denkbare Maßnahme nutzen, um sie zu bekämpfen – auch in Form von Streiks, falls dies notwendig ist.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009

Erklärung zu Kolumbien

Der Kongress der ETF tagte vom 27. bis 29. Mai 2009 in Ponta Delgada

In dem Bewusstsein, dass Kolumbien für Gewerkschafter zu den gefährlichsten Orten der Welt zählt und Gewerkschaftsaktivisten und -mitglieder tagtäglich um ihr Leben fürchten müssen und Repressalien ausgesetzt sind;

In dem Bewusstsein, dass die Europäische Union zurzeit ein Freihandelsabkommen mit dem aktuellen Regime, das es zulässt, dass Übergriffe auf Gewerkschafter ungestraft bleiben, verhandelt,

Erklärt der Kongress seine volle Solidarität mit der kolumbianischen Gewerkschaftsbewegung einschließlich der Transportarbeitergewerkschaften, und schließt sich ihrer Forderung an, nur dann ein Freihandelsabkommen zwischen der EU und der Regierung von Alvaro Uribe zu unterzeichnen, wenn dieses eine Sozialklausel beinhaltet, die die Versammlungsfreiheit gewährleistet, und die Unterstützung der kolumbianischen Gewerkschaftsbewegung hat.

Ruft der Kongress die ETF und den EGB auf, Druck auf die Europäische Kommission auszuüben, sich gegen die Verhandlung eines Freihandelsabkommens auszusprechen, das nicht die Forderungen der kolumbianischen Gewerkschaften erfüllt.

Ruft der Kongress die ITF auf, eng mit ihren kolumbianischen Mitgliedsgewerkschaften zusammenzuarbeiten und bei ihren Mitgliedern in Europa das Bewusstsein für die Notwendigkeit zu schärfen, praktische Solidarität mit den Gewerkschaften in Kolumbien und anderen Ländern zu zeigen, wo die Gewerkschaftsbewegung Angriffen ausgesetzt ist.

Angenommen vom ETF Kongress, am 29. Mai 2009



**EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION**

Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11

B-1000 BRUSSELS

Tel: +32.2.285 46 60

Fax: +32.2.280 08 17

e-mail: etf@etf-europe.org

web: www.etf-europe.org