Rezolucje Kongresu ETF

PONTA DELGADA
27 -29 maja 2009

Wersje ostateczne, zatwierdzone przez Kongres ETF w dniu 29 maja 2009

SPIS TREŚCI

REZOLUCJE PRZYJĘTE PRZEZ KONGRES ETF 2009

Ponta Delgada, 27 – 29 maja 2009

Rezolucja 1
Strategia związków zawodowych na rzecz zrównoważonego transportu 1

Rezolucja 2
Strategia ETF na rzecz zrównoważonego rybołówstwa 17

Rezolucja 3
Budowanie silnych związków 20

Rezolucja 4
Europejski Sektorowy Dialog Społeczny 25

Rezolucja 5
Podstawowe prawa wobec swobód gospodarczych 27

Rezolucja 6
Współpraca w dziedzinie spółek wielonarodowych i Europejskich Rad Zakładowych 32

Rezolucja 7
Kryzys gospodarczy i społeczny w transporcie 34

Rezolucja 8
Karta Marynarzy Unii Europejskiej 40

Rezolucja 9
Reprezentacja Unii Europejskiej w organach międzynarodowych 41

Rezolucja 10
Ustawodawstwo europejskie dla śródlądowych dróg wodnych 42

Rezolucja 11
Walka dokerów z usiłowaniami zliberalizowania sektora portowego UE 43

Rezolucja 12
Reakcja związków zawodowych na prywatyzację i liberalizację transportu 46

Rezolucja 13
Antyzwiązkowe orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości 47

Rezolucja 14
Dialog Społeczny i prawa pracownicze 48

Rezolucja 15
Szkolenie dla afiliantów ETF 50

Rezolucja 16
Polityka płacowa ETF na kontynencie europejskim 51

Rezolucja 17
Stop dla dumpingu socjalnego 52

Rezolucja 18
Przeciwko ksenofobii i rasizmowi i na rzecz równych praw dla wszystkich pracowników 53

Rezolucja 19
Zapewnijcie przyszłość Europie socjalnej 55

Rezolucja 20
Europejski transport morski 64

Rezolucja 21
Czas na stawienie oporu 65

Oświadczenie w sprawie Kolumbii 67

STRONG UNIONS
FOR
SUSTAINABLE
TRANSPORT
27 - 29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES
Item 8
Report on Activities
STRONG UNIONS FOR SUSTAINABLE TRANSPORT

REZOLUCJA 1

STRATEGIA ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

WPROWADZENIE[1]

Po przyjęciu Deklaracji z Rio dotyczącej środowiska i rozwoju z roku 1992, podpisaniu Protokołu Kioto w roku 1997 zawierającego konkretne cele w zakresie ograniczenia do roku 2012 emisji Gazów Cieplarnianych (GHG), Raporcie Stern'a z roku 2006 oraz decyzji Szczytu Europejskiego z roku 2007 dotyczącej ograniczenia emisji GHG w Europie o 20% do roku 2020 (w porównaniu do wartości z roku 1990), problem globalnego ocieplenia dotarł wreszcie do publicznej świadomości. Ustanowienie celu nie zanieczyszczającego i wydajnego energetycznie transportu ma wielki znaczenie dla dobrostanu zarówno pojedynczych osób jak i całej ludzkości.

Zmiany w produkcji przemysłowej i strukturze handlu zwiększyły transport w Europie. Z jednej strony, nowa organizacja produkcji przemysłowej i nieodłączne relokacje miały właściwie wpływ malejący na emisje europejskie w innych przemysłach. Doprowadziło to z drugiej strony do stopniowego wzrostu działań w zakresie transportu towarowego. Ruch przyczynia się do 23,8% emisji GHG i szacuje się jego odpowiedzialność za jedną trzecią ostatecznego zapotrzebowania energetycznego Europy.[2]

ETF uznaje, że handel i przemysł a także rządy w Europie zobligowane są do uczynienia wszelkich wysiłków na rzecz przyczynienia się do postępu w zakresie celu zmniejszenia emisji GHG, ponieważ odgrywają one aktywną rolę w tworzeniu obecnych niskokosztowych wzorców produkcji i funkcjonowania. Sektor transportu musi odgrywać aktywną rolę w tym procesie. Sektor transportu musi też odegrać aktywną rolę w promowaniu transportu nie zanieczyszczającego. ETF opowiada się za zrównoważonym transportem. ETF domaga się jednak, aby zrównoważenie, a zrównoważony transport w szczególności, nie ograniczało się jedynie do aspektów środowiskowych, jak to często jest niewłaściwie zakładane przez opinię publiczną. Ma ono charakter trójstronny: obejmuje także zrównoważenie socjalne i gospodarcze co wyraźnie stwierdza Strategia Lizbońska od roku 2001 w połączeniu ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju, także z roku 2001. Nie istnieje zrównoważony transport bez podejścia do zrównoważenia społecznego.

Sektor transportu jest bezpośrednio i natychmiast dotknięty kryzysem gospodarczym w konsekwencji skandalicznego kryzysu finansowego i nieuczciwej dystrybucji dobrobytu. Kryzys zwiększa ryzyko przyspieszania dumpingu socjalnego. Domagamy się od rządów krajowych i od instytucji europejskich szybkiego wprowadzenia skutecznych rozwiązań obniżających szkody społeczne kryzysu i gwarantujących długofalowe inwestowanie w zrównoważoną przyszłość pracowników i ludzi. Ustanowienie polityki na korzyść zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego transportu jest jednak strategia średnio i długoterminowa jaka musi zapewnić długofalowe przetrwanie planety i oraz równość i opiekę socjalną dla wszystkich. Pracownikom transportu zagwarantować musi zrównoważone życie zawodowe.[3]

---

1 **Nota**: ETF reprezentuje pracowników wszystkich środków transportu a także rybołówstwa. Niniejszy dokument koncentruje się na filarze transportowym ETF dla całej Europy, Południa, Wschodu, Zachodu i Północy, w ramach Unii Europejskiej i poza nią. Dodatkowy dokument zajmie się zrównoważoną polityką rybołówstwa z perspektywy związku zawodowego.

2 Dane z Europejskiej Agencji Środowiskowej, http://www.eea.europa.eu/themes/transport/about-transport

3 „21. **Zrównoważone życie zawodowe** oznacza dobry poziom bezpieczeństwa i higieny w miejscu pracy także przy uwzględnieniu nowych zagrożeń, życie zawodowe w jakim pracownicy nie wyczerpują się pracą. Obejmuje ono także nowoczesne i stabilne stosunki umowne umożliwiające rozwijanie kariery, ochronę bezpieczeństwa, równe wynagrodzenia za pracę o równej wartości oraz godzenie życia zawodowego, rodzinnego i prywatnego. Zasadnicze znaczenie dla zrównoważonego i godziwego życia zawodowego ma dokonanie priorytetyzacji działań powstrzymujących wszystkie rodzaje dyskryminacji, włącznie z dyskryminacją płciową. „Z rezolucji EKZZ „NOWA UMOWA NA RZECZ POLITYKI SPOŁECZNEJ „z dnia 4-5 marca 2008.

DLACZEGO SEKTOR TRANSPORTU W EUROPIE NIE JEST OBECNIE ZRÓWNOWAŻONY?

Niewłaściwym jest wytykanie „palcem moralności„ branży transportowej. Szereg takich elementów jak zmiana wzorców produkcji przemysłowej, zmiana preferencji poszczególnych obywateli w połączeniu z politykami krajowymi wspierającymi te tendencje oraz brak polityki zrównoważonego transportu na poziomie europejskim w ostatnich dekadach; stworzyło taki system transportu jakim obecnie dysponujemy.

Spadek podstawowych przemysłów takich jak węglowy i stalowy wpłynął na strukturę transportu. Równocześnie, branże wytwarzania i konsumpcji przestawiły się na produkcję na czas i zero zapasów; wynajęły na zewnątrz swe działania transportowe i logistyczne domagając się przy tym wyższej elastyczności i niższych kosztów. Jednak zapasy ciągle istnieją. Zamiast jednak ich składowania w przedsiębiorstwach, są one obecnie „zapasami ruchomymi„. Rozwój logistyki, tj. całego zakresu działalności korzystnie i niekorzystnie wpływających na transport (magazynowanie, pakowanie, zarządzanie informacjami), związany jest blisko z rozkwitem dostaw dokładnie na czas i finansowany jest ze zmniejszania kosztów socjalnych i zwiększania ilości dorywczych miejsc pracy. Neoliberalny model gospodarczy, delokalizacja przemysłów oraz globalizacja, zmieniły charakter produktów transportowanych w Europie oraz znacznie zwiększyły wolumeny i odległości transportu. Zmianie uległy procesy produkcyjne, wytwarza się półprodukty i składa się je w jeszcze bardziej oddalonych obszarach świata. Niezmiernie niskie koszty transportu wynikające z niewłaściwej polityki transportowej i socjalnej faworyzują „nieuzasadniony transport", jak to ma miejsce, na przykład, ze słynnym jogurtem, wyraźnie lokalnym produktem, do którego składniki przebywają w Europie drogę 10.000 km zanim trafią do konsumenta.

Te zmiany w organizacji produkcji przemysłowej i wynikające z niej systemy transportu i logistyki oparte są w pewnym zakresie na bardzo niskich kosztach transportu. Wynika to z faktu, że transport stał się bardzo zderegulowaną i podzieloną branżą charakteryzującą się zaciekłą konkurencją i utrzymującą niskie stawki transportowe. Liczni pracodawcy usiłują swój margines zysku poprzez dumping socjalny i ryzykowne warunki zatrudnienia. Wysoka mobilność pracowników w sektorze transportu, będąca charakterystyką sektora, jest dalej wykorzystywana przez cynicznych pracodawców poprzez dumping socjalny. Jest on bardziej rozwinięty w sektorze morskim, drogowym i na śródlądowych szlakach wodnych oraz w magazynowaniu, natomiast bardziej regulowane sektory takie jak lotnictwo i kolejnictwo postępują według tej tendencji w wyniku polityk prywatyzacji i liberalizacji tych sektorów.

Indywidualizacja stylów życia ludzi oraz posiadanie prywatnego samochodu jako wyraz wolności osoby, spowodowało, że branża produkcji samochodów stała się głównym branżowym pracodawcą w Europie. Infrastruktura, mieszkalnictwo (bezładna zabudowa miejska) oraz polityki podatkowe, przez dziesięciolecia faworyzują skłonność do posiadania własnego samochodu kosztem transportu publicznego. Ma miejsce ciągły brak inwestycji w rozwiązania transportu publicznego/zbiorowego. Rezultatem są kongestie i ogromne problemy z zanieczyszczeniami w miastach i obszarach miejskich, gdzie żyje 80%[4] populacji Europy. W Europie Środkowej i Wschodniej, Europie Południowo-Wschodniej, w Rosji i na Ukrainie możemy zaobserwować te same tendencje po zmianach politycznych, albo w Turcji jako kraju kandydującym do UE, a towarzyszy im spadek ciągle wyższego udziału transportu kolejowego i zwiększający się udział transportu drogowego.

Korzyści podatkowe dla niektórych rodzajów transportu oraz fakt, że koszty zewnętrzne transportu (na przykład, koszty związane z hałasem i zanieczyszczaniem powietrza, emisją GHG) opłacane są przeważnie przez ogół społeczeństwa, przyczyniając się do rozwoju nie zrównoważonego systemu transportowego.

4. Utrzymuj Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd w połowie okresu Białej Księgi Transportowej Komisji z roku 2001 (COM(2006)314), str.14.

Polityka transportowa UE była quasi nie istniejąca do początku lat 90. a potem – dzięki pierwszej Białej Księdze Transportowej z roku 1992 – koncentrowała się zasadniczo na liberalizacji i ustanowieniu rynku wewnętrznego dla wszystkich rodzajów transportu. Polityka transportowa była ograniczona do lepszego przygotowania sektora transportowego w ramach jego roli wspierającej europejski rynek wewnętrzny poprzez liberalizację. W rezultacie, europejska polityka transportowa przyczyniła się do rozwoju niezrównoważonego systemu transportowego. Dopiero w drugiej Białej Księdze Transportowej z roku 2001 wprowadzono takie cele jak przesunięcie modalne, promując lepszą równowagę między rodzajami transportu oraz rozdzielenie wzrostu gospodarczego od wzrostu transportu. Instrumenty jednakże, nadal koncentrowały się na liberalizacji, ale nie stworzono bardziej proaktywnych instrumentów, takich jak internalizacja kosztów zewnętrznych, zintegrowane planowanie przestrzenne oraz polityka infrastrukturalna poza TEN - T. Dlatego nowe cele okazały się czysto retorycznymi, zrezygnowano nawet formalnie z rozłączenia wzrostu gospodarczego i transportu.

Polityka transportowa UE wywiera wpływy poza granicami UE. Polityka dotycząca rozwoju pan-europejskich korytarzy transportowych (na przykład TRECECA, Korytarz Wschód – Zachód Azja Środkowa- UE- Morze Kaspijskie i Czarne, obejmujący miedzy innymi Ukrainę i Turcję, Porozumienie podpisano w roku 1998), zastąpiona Polityką Sąsiedztwa UE oraz rozszerzeniem sieci transeuropejskich, negocjowanie traktatów transportowych (na przykład UE- Szwajcaria, UE – SEE (Europa Południowo-Wschodnia) oraz porozumienia dotyczące dialogu bilateralnego (na przykład UE- Rosja); wszystko to ma na celu eksportowanie przez UE polityk liberalizacji i deregulacji oraz restrukturyzację niegdyś publicznych przedsiębiorstw transportowych poza granicami unijnymi na korzyść szybkiego i nieograniczonego transportu dóbr w całej Europie. Koncentracja środków finansowych na tych projektach zagraża infrastrukturze wtórnej albo dostępności do obszarów wiejskich także w krajach sąsiadujących z UE. Całkowicie brakuje wymiaru społecznego. Nawet normy minimalne acquis socjalnych UE nie chronią pracowników w odnośnych krajach.[5]

Polityka liberalizacji doprowadziła do systemu transportowego jaki z perspektywy ekologicznej nie jest zrównoważony. Popierała ona także niezrównoważony społecznie system transportowy. Z perspektywy transportowców polityka liberalizacyjna i jej koncentrowanie się na ułatwianiu rynku wewnętrznego i globalizacji, realizowana jest na grzbiecie pracowników branży transportowej: ogromne redukcje zatrudnienia w niektórych sektorach, zastępowanie kwalifikowanych miejsc pracy miejscami pracy o niskiej jakości, wzrost niepewności, pojawienie się pracowników agencyjnych, pojawienie się (fałszywego) samozatrudnienia, zwiększenie się nietypowych i ryzykownych form zatrudnienia, wyflagowanie umów o pracę, brak egzekwowania dyrektywy dotyczącej pracowników delegowanych, na przykład, w usługach kabotażowych, zwiększenie elastyczności (czas pracy, intensywność pracy, itd.), reedukacja inwestycji w szkolenie oraz bezpieczeństwo i higienę pracy, dumping socjalny. Niedopłacone zatrudnienie oraz „uboga praca" są zjawiskami jakie pojawiają się coraz częściej w sektorze transportu i logistyki.

W szczególności dla kobiet znaczne części rynku pracy w transporcie pozostają, w tych warunkach, niedostępne lub - kiedy kobiety są zatrudnione - narażone są one na coraz bardziej ryzykowne warunki zatrudnienia i pracę w niepełnym wymiarze. Nie mając możliwości pogodzenia pracy i życia rodzinnego, albo utrzymania rodziny, często odchodzą z branży.

ETF odnotowuje, że istnieje obecnie jedynie kilka studiów na temat sytuacji socjalnej pracowników transportu i kobiet zatrudnionych w transporcie. Nie istnieją żadne poważne studia na temat skutków społecznych polityki transportowej UE. ETF doświadczyła w przeszłości ogromnego braku zainteresowania i poszanowania skutków społecznych reform tej branży. Jest to niemożliwe do zaakceptowania, uznając także, że branża transportowa jest sektorem o intensywnym zatrudnieniu i przyczynia się łącznie do 5% zatrudnienia w Europie. Wreszcie, aczkolwiek nie jest to mniej ważne, mając na myśli równanie między malejącymi tendencjami demograficznymi i bardzo niska atrakcyjnością miejsc pracy w branży, transport skonfrontowany zostanie z poważnymi problemami w zakresie naboru.

---

[5] Może mieć miejsce wyjątek w przypadku przyszłego Traktatu Transportowego pomiędzy Unią Europejską i Europą Południowo-Wschodnią (SEE). ETF lobbowała zdecydowanie na rzecz rozdziału socjalnego w planowanym Traktacie.

CZEGO CHCE ETF?

Celem zapobieżenia tendencjom opisanym powyżej ETF wzywa do zrezygnowania w UE z polityk liberalizacji i prywatyzacji krajowej! Dość ideologicznego podejścia, że same siły rynkowe i konkurencja doprowadzą do najwydajniejszego systemu transportowego! ETF, w ramach pierwszego kroku, chce ogłoszenia moratorium liberalizacji środków transportu, ponieważ prowadzi ona jedynie do zastąpienia monopoli publicznych przez monopole prywatne, albo prowadzi do fragmentacji i destrukcyjnej konkurencji kosztem pracowników. ETF chce **aktywnej i zintegrowanej polityki socjalnej, finansowej oraz spójnościowej** wspierającej środowiskowo, socjalnie i ekonomicznie zrównoważony system transportowy w Europie. Ma to zastosowanie do całej Europy a nie tylko do krajów Unii Europejskiej. UE powinna wspierać te zasady we współpracy z krajami sąsiadującymi.

ETF chce **aktywnej polityki transportowej** opartej na uczciwym kształtowaniu cen, przesunięciu modalnym i promującej multimodalne łańcuchy transportowe. ETF przeciwna jest konkurencji między rodzajami transportu jaka faworyzuje jeden środek transportu wobec innego. Cały łańcuch transportowy będzie musiał poddany zostać analizie i ocenie celem usatysfakcjonowania wymagań środowiskowych, socjalnych i dotyczących bezpieczeństwa. Jest to warunek wstępny rozwoju zrównoważonej kombinacji rodzajów transportu – w ruchu pasażerskim i towarowym – w ramach systemu multimodalnego. Ważna jest jednak kwestia kto ponosi odpowiedzialność za zorganizowanie tych zrównoważonych łańcuchów transportowych. Jeśli chodzi o ETF, nie można tego pozostawić rynkowi. Jest to odpowiedzialność państw narodowych, a także odpowiedzialność Komisji Europejskiej we współpracy z instytucjami Unii Europejskiej.

ETF nalega, aby krótko i długoterminowe skutki społeczne przesunięcia modalnego między środkami transportu i zmiany w kierunku zrównoważonego multimodalnego łańcucha transportowego zostały ocenione. W szczególności, negatywne skutki jakościowe i ilościowe w kontekście zatrudnienia (redukcja zatrudnienia, nacisk na czas pracy, wynagrodzenia itd.) ze względu na aktywną politykę przesunięcia modalnego; muszą być znane oraz stworzone muszą zostać rozwiązania socjalne dla przeciwdziałania ewentualnym skutkom negatywnym.

ETF chce polityki infrastrukturalnej oraz inwestycji w infrastrukturę, dających priorytet bardziej zrównoważonym środkom transportu i promujących transport kombinowany, węzły i terminale intermodalne. Zintegrowane i skoordynowane planowanie rozwoju infrastruktury na poziomie europejskim, narodowym i regionalnym ma zasadnicze znaczenie dla stworzenia zrównoważonego multimodalnego łańcucha transportowego. Polityka taka popierać musi spójność gospodarczą i społeczną. Ma to znaczenie także na poziomie pan-europejskim. Współpraca nad polityką infrastrukturalną i promowaniem projektów musi chronić istniejąca infrastrukturę jaka jest przyjazna dla środowiska, a nie ją niszczyć.

ETF chce polityki społecznej i ekologicznej mobilności, jaka

- **Uznaje mobilność za prawo jednostki**
- **Uznaje mobilność za dobro publiczne jakie dostępne musi być każdemu obywatelowi.**

Mobilność jest dobrem publicznym, ponieważ gwarantuje ona dostęp do życia gospodarczego, społecznego i kulturalnego. **Transport publiczny** jest najlepszym środkiem zagwarantowania mobilności i dlatego musi zagwarantować dostęp wszystkim obywatelom na bezpiecznych i środowiskowo zrównoważonych warunkach. Jest to usługa publiczna. To prawo do mobilności zagwarantowane jest przez wyposażenie, infrastrukturę, sieci i know-how jakie uległy pogorszeniu w ciągu lat. Muszą one zostać zachowane, polepszone i przeniesione do przyszłych pokoleń. Obowiązkiem państwa jest zagwarantowanie tego prawa. Dlatego musi ono znajdować się sercu polityki transportowej w odniesieniu do transportu pasażerskiego. ETF chce europejskiej, narodowej i regionalnej polityki promującej przesunięcie modalne z korzystania z prywatnego samochodu na transport publiczny. Do odpowiedzialności państw narodowych, regionów i miast należy zapewnienie dobrej jakości transportu publicznego i zagwarantowanie jego finansowania.

ETF chce kombinacji polityk socjalnych i transportowych gwarantujących dobre socjalnie warunki pracy, ochronę przed atakami i agresją ze strony osób trzecich wobec pracowników i pasażerów, bezpieczeństwo operacyjne dla pracowników i użytkowników, a także bezpieczeństwo zawodowe pracowników w branży transportowej. Przemoc jest jednym z głównych czynników uniemożliwiających kobietom należytą integrację we wszystkich zawodach transportowych i również utrudnia im zachowywanie miejsc pracy. Transport znajduje się na drugim miejscu wśród wszystkich branż jeśli chodzi o występowanie przemocy w miejscu pracy. Kompleksowa socjalna polityka transportowa, nakierowana na przyciąganie do sektora kobiet i młodych pracowników oraz utrzymanie ich, będzie wobec tego musiała zająć się przemocą.

ETF chce **polityki socjalnej dla branży transportowej** jaka zwalcza i zapobiega dumpingowi i pogarszaniu się warunków pracy w sektorze transportu. Ta polityka transportowo-socjalna musi zagwarantować, że konkurencja - niezależnie od tego czy jest konkurencja wewnątrz sektora lub między sektorami – musi oparta być na jakości oferowanych usług a nie na zróżnicowaniu warunków pracy i warunków socjalnych. ETF upomina się o pierwotne cele Strategii Lizbońskiej, jakie obejmują tworzenie „więcej miejsc pracy lepszej jakości" oraz zwiększenie stopnia zatrudnienia kobiet do 60%. Sektor transportowy wymaga intensywnego zatrudnienia jakie predystynowane jest do tworzenia miejsc pracy i zatrudniania kobiet.

Kiedy rozwiązania transportowe promujące przesunięcie w kierunku ekologicznie zrównoważonych systemów transportowych doprowadza do krótkofalowych problemów socjalnych i zatrudnieniowych w ramach branży, przewidziane musza być rozwiązania socjalne dla odnośnych pracowników. Wymaga to konsekwentnego oceniania wpływu socjalnego.

ETF uznaje, że transport jest zrównoważony jedynie wówczas kiedy współbrzmi zrównoważenie ekonomiczne, środowiskowe oraz socjalne.

INSTRUMENTY

ETF przekonana jest, że po dziesięcioleciach deregulacji, niezbędna jest **re-regulacja** sektora transportowego. Rynek nie jest w stanie sam z siebie sprawić zrównoważenia transportu. Taka nowa regulacja branży musi wyraźnie promować zrównoważony transport w szerszym sensie zrównoważenia ekonomicznego, środowiskowego i socjalnego. Musi ona brać pod uwagę ewentualne konsekwencje socjalne. Gwarantować musi spójną politykę przestrzenną i infrastruktury transportowej promującą rozwój gospodarczy i społeczny regionów a nie tylko pewnych ośrodków gospodarczych w Europie lub wzdłuż korytarzy pan-europejskich lub trans-europejskich.

Wzrost konteneryzacji w transporcie towarowym albo utworzenie systemów węzłów transportu pasażerskiego, doprowadziły do podziału łańcucha transportowego na różne środki. Kontener transportowany jest kolejno przez jeden lub kilka pociągów, statków lub samolotów, barek, ciężarówek z jednego końca na drugi koniec łańcucha transportowego; podczas gdy pasażer musi korzystać z samochodu lub taksówki, pociągu, metra, samolotu, autobusu, aby przemieścić się z jednego końca do drugiego w swej podróży. Korporacje transportowe stają się w coraz większym stopniu multimodalne celem kontrolowania całego łańcucha transportowego. Te tendencje do pracy sieciowej spotkały się z wyzwaniami ze strony ambicji krótkofalowego zysku i deregulacji jakie wzmocniły transfery modalne na drogi. **Re-regulacja** oznacza rehabilitowanie polityk publicznych, z poziomu lokalnego aż po globalny, celem promowania, w obrębie łańcucha zaopatrzeniowego, przesunięć modalnych w kierunku bardziej właściwych ekonomicznie, środowiskowo i socjalnie środki transportu.

ETF popiera **politykę ustalania cen** opartą o zasady użytkownik płaci oraz zanieczyszczający płaci. Zanieczyszczanie powietrza, problemy zdrowotne związane z hałasem, emisje gazów cieplarnianych, kongestia m, wypadki itd. Generują koszty za jakie obecnie w większości płaci ogólna publiczność a nie użytkownicy/sprawcy zanieczyszczeń. Te „koszty zewnętrzne" muszą zostać włączone do ceny transportu.
Politycy zagwarantować muszą jednak, że wyższe koszty ponoszone przez spółki transportowe ze względu na włączenie kosztów zewnętrznych nie będą kompensowane zmniejszaniem kosztów personelu (niższymi wynagrodzeniami, dłuższym czasem pracy itd.). Muszą one zostać przeniesione na klienta i/lub pokryte zostać z zysków spółki. Jednym ze sposobów realizacji tego jest ustanowienie ściślejszych przepisów dostępu do branży, a przez to zmniejszenie zaciekłej konkurencji ze względu na nadpodaż. Jedynie w takim przypadku obciążanie kosztami zewnętrznymi stanowi zachętę do inwestowania w zielone technologie i korzystania z bardziej zrównoważonych rodzajów transportu. Jedynie w takim przypadku cele ekologiczne a także socjalne mogą być realizowane równocześnie.

Wdrożenie zasady użytkownik transportu/zanieczyszczający płaci uwzględniać musi wymiar międzynarodowy oraz konsekwencje społeczne w tych sektorach transportu, które bezpośrednio wystawione są na konkurencje międzynarodową. Konsekwencje społeczne dla pracowników transportu w różnych jego rodzajach, muszą podlegać konsekwentnej ocenie. Dialog społeczny ustanowiony musi być na poziomie europejskim, krajowym, sektorowym i firmowym, celem zajęcia się ewentualnymi krótko i długofalowymi wpływami „polityki internalizacji" na zatrudnienie oraz znalezienia rozwiązań dla odnośnych pracowników.

Unia Europejska oraz rządy krajowe muszą stworzyć programy reagujące na krótko i średniofalowe konsekwencje wynikające z takiej polityki. Muszą także wspierać programy transferowe do innych alternatyw zatrudnieniowych. Celem finansowania takich programów część dochodów z opłat za koszty zewnętrzne różnych środków transportu mogłaby być wykorzystywana, co jest jedną z możliwości. ETF domaga się rozszerzenia „Globalizacyjnego Funduszu Dostosowawczego" na wsparcie rozwiązań socjalnych celem zrekompensowania negatywnych skutków polityk zajmujących się zmianami klimatycznymi.

Faktem jest, że wyższy udział emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym wynika z korzystania z prywatnych samochodów. Pilne jest promowanie czystych samochodów a także przesunięcia modalnego z transportu indywidualnego na zbiorowy. Odpowiedzialnością rządów krajowych, regionów i władz municypalnych jest podejmowanie decyzji o wprowadzeniu zasad użytkownik płaci i zanieczyszczający płaci; w stosunku do prywatnych samochodów. ETF twierdzi jednak, że pojawić się muszą alternatywy dla ludności wobec korzystania z prywatnego samochodu pod postacią transportu publicznego, oraz że transport publiczny musi być odpowiednio finansowany aby umożliwiał wszystkim użytkownikom dostęp do kwalifikowanych usług.

ETF zwraca uwagę na fakt, że różne rodzaje transportu podlegają różnym międzynarodowym, europejskim i krajowym przepisom podatkowym. Uczciwe ustalanie cen dla wszystkich rodzajów transportu musi brać pod uwagę także te zróżnicowane reżimy.

Polityka infrastrukturalna jest zasadniczym instrumentem dla promowania bardziej zrównoważonych środków transportu oraz węzłów intermodalnych i terminali, a także transportu kombinowanego i multimodalnych rozwiązań transportowych. Nie ulega wątpliwości, że niezbędny jest każdy środek transportu.

Jednakże, europejskie i krajowe polityki infrastrukturalne nie mogą koncentrować się na rozwoju ogromnych transeuropejskich i pan-europejskich osi/korytarzy. Celem promowania spójności gospodarczej i społecznej w regionach Europy, konieczne jest lepsze powiązanie z infrastrukturą transeuropejską/pan-europejską oraz dostęp regionów do tej infrastruktury przy pomocy zrównoważonych środków transportu. Ma to szczególne znaczenie dla Europy Środkowej i Wschodniej oraz dla Europy Południowo-Wschodniej, gdzie ograniczenia finansowe doprowadziły do skoncentrowania inwestycji infrastrukturalnych na korytarzach pan/transeuropejskich i na infrastrukturze drogowej, podczas gdy linie kolejowe są zamykane a regiony odcinane od połączeń kolejowych.

ETF nalega na rozwój lepiej zintegrowanego planowania rozwoju infrastruktury, na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym. Do tego celu powinien zostać stworzony instrument europejski.

Finansowanie infrastruktury stanowić musi priorytet szczególnie w obecnej sytuacji kryzysu finansowego i gospodarczego. Jednakże istnienie kryteriów Maastricht okazało się być niekorzystne dla niezbędnego działania politycznego i ekonomicznego. Dlatego należałoby znieść maksymalne 3% deficytu na wydatki publiczne, między innymi dla umożliwienia inwestycji w budowanie i utrzymywanie zrównoważonej infrastruktury transportowej w Państwach Członkowskich. Powinno to równocześnie stanowić sygnał do początku ponownej pełnej oceny kryteriów z Maastricht celem włączenia miejsc pracy, zrównoważenia społecznego i środowiskowego do przyszłych kryteriów. Dochody z opłat za koszty zewnętrzne muszą być częściowo wykorzystywane na zrównoważoną infrastrukturę. ETF żąda w kontekście kryzysu finansowego i gospodarczego, ustanowienia programu inwestycyjnego finansującego między innymi infrastrukturę zrównoważonego transportu.

Promowanie **czystych pojazdów transportowych, statków i samolotów** musi być kontynuowane. Promowanie technologii faworyzujących wydajność energetyczną i paliwową stanowi niezbędną część poprawy zrównoważenia ekologicznego transportu. ETF opowiada się za polityką ekologiczną wyznaczającą normy emisyjne działające jako zachęta dla innowacji. Polityka badawcza promować musi mniejsze zanieczyszczenia i wyższą wydajność energetyczną. Jednakże wprowadzenie paliw alternatywnych unikać musi negatywnych skutków ubocznych takich jak zastępowanie produkcji żywności produkowaniem „bio-paliwa", destrukcja lasów tropikalnych itd.

Technologie promujące **„inteligentne korzystanie z transportu"** przyczynić się mogą do wydajniejszego transportu, unikania pustych podróży a przez to ograniczania zanieczyszczeń powodowanych przez transport. Jednak rozwiązania te muszą ocenione zostać w odniesieniu do ich skutków społecznych. Wydajniejsze planowanie przepływów transportowych, wymaga społecznie akceptowalnego planowania harmonogramów pracy, czasu pracy, czasów przerw i odpoczynku, obciążenia pracą itd. Polityka badawcza musi integrować badania techniczne z badaniami społecznymi. Musi mieć na celu pozytywne wykorzystywanie lepszego planowania przepływów transportowych na rzecz lepszego równoważenia pracy i życia prywatnego pracowników transportu i magazynowania, a poprzez to ułatwianie dostępu kobiet do branży.

Jeśli nie ulegnie poprawie bezpieczeństwo pracowników i użytkowników transportu, zrównoważenie transportu pozostanie marzeniem. Procedury i przepisy dotyczące bezpieczeństwa muszą zostać poprawione, ich egzekwowanie musi polegać na odpowiednich środkach a sankcje muszą być skutecznie stosowane wobec przedsiębiorców nie przestrzegających tych przepisów. Re-regulacja wymaga dostosowania przepisów ruchu i nawigacji dla ograniczenia korków w ruchu i zanieczyszczeń, aby uregulować kabotaż, oraz aby ustanowiono ściślejsze wymagania jakich spełniania wymaga się od operatorów transportowych, aby na wyposażenie nałożono surowe normy bezpieczeństwa, aby dostęp do zawodu przyznawany był pracownikom mobilnym jedynie po zakończeniu początkowych i ustawicznych kursów szkoleniowych.

ETF przekonana jest, że warunkiem wstępnym dla zagwarantowania polityki zrównoważonego transportu jest uwzględnienie reperkusji społecznych przesunięć modalnych wobec wszystkich pracowników transportu. W przeciwieństwie do polityki konkurencji miedzy różnymi środkami transportu, wzmacniającej najtańszego uczestnika przetargu kosztem wymiaru społecznego, celem polityki zrównoważonego transportu jest udoskonalenia zarówno umiejętności jak i warunków socjalnych wszystkich zatrudnionych w transporcie. W tym zakresie, zorientowane ku przyszłości zarządzanie zatrudnieniem, szkoleniem zawodowym oraz kwalifikacjami, oraz polepszanie wszystkich profesji transportowych, potrzebne będą w całej Europie. Podczas gdy deregulacja skoncentrowana jest jedynie na zysku krótkoterminowym, polityka zrównoważonego transportu umożliwi władzom publicznym rozwój średnio i długofalowy.

W sercu żądań ETF w zakresie rozwiązań politycznych na rzecz promowania zrównoważonego transportu jest konsekwentna **polityka społeczna dla branży transportowej**

W odniesieniu do polityki społecznej UE dla branży transportowej:

- Promowanie zatrudnienia kobiet w sektorze transportu dla spełnienia celów Strategii Lizbońskiej w zakresie zatrudnienia kobiet; w odniesieniu do przyciągania kobiet do zawodów w branży transportowej, wspomnieć należy, że będzie to w wysokim stopniu zależało w przyszłości od zachęt przyjętych przez branżę w zakresie specyficznych potrzeb kobiet.

- Poprawa krajowych i unijnych przepisów o czasie pracy dla wszystkich rodzajów transportu; włącznie z rozwiązaniami na rzecz równowagi praca-życie w ustawodawstwie o czasie pracy;

- Skuteczne egzekwowanie ustawodawstwa dotyczącego czasu pracy i czasu odpoczynku we wszystkich sektorach, wprowadzenie i/lub poprawa ustawodawstwa UE w sprawie skutecznych regularnych sprawdzeń czasu pracy i odpoczynku personelu mobilnego we wszystkich środkach transportu oraz skuteczne sankcje w przypadku braku przestrzegania; zakazanie wyflagowania umów o pracę, dostosowanie dyrektywy dotyczącej pracowników delegowanych aby była skutecznie stosowana wobec mobilnych pracowników transportu gwarantując warunki państwa gospodarza jako minimum, stworzenie i opublikowanie czarnej listy spółek nie przestrzegających ustawodawstwa socjalnego; Państwa Członkowskie muszą wzmocnić możliwości i jakość swych władz egzekucyjnych oraz poprawić wzajemną komunikację i koordynację;

- Poprawienie ustawodawstwa dotyczącego szkolenia i certyfikacji celem poprawy kwalifikacji, wprowadzenie silnych elementów szkolenia ustawicznego wprowadzających certyfikację tam gdzie to potrzebne i wymagane przez pracowników. Certyfikacja ułatwia mobilność geograficzną pracowników, co stanowi prawo obywateli UE w granicach Unii Europejskiej

- Normy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy nie mogą być postrzegane jako koszty i przeszkody wobec wydajności. Powinny raczej być wprowadzane, poprawiane, egzekwowane;

- Wprowadzenie i poprawienie istniejącego ustawodawstwa na temat minimalnych norm obsady załogowej dla promów morskich, statków żeglugi śródlądowej oraz działań na lotniskach związanych z serwisowaniem samolotów; celem zagwarantowania bezpieczeństwa i wysokich poziomów kwalifikacji;

- Nałożenie, w ramach ustawodawstwa UE kryteriów społecznych, środowiskowych i jakościowych w sprawie przetargów konkurencyjnych w transporcie publicznym, tam gdzie takie przetargi konkurencyjne są wybrane przez miejscowe władze;

- Nałożenie, poprzez ustawodawstwo UE, ochrony miejsc pracy pracowników w przypadku przetargu na publiczne usługi transportowe, usługi obsługi naziemnej lub wszelkie inne usługi poddane przetargowi;

- Powstrzymanie dumpingu społecznego w kabotażu i usługach transgranicznych; zagwarantowanie stosowania warunków kraju gospodarza w usługach kabotażowych; wspieranie polityki europejskiej mającej na celu koordynowanie polityk rokowań zbiorowych ponad granicami szczególnie dla pracowników mobilnych konkurujących na tym samym rynku (np. międzynarodowych kierowców w transporcie drogowym);

- Zniesienie dyskryminacji pracowników transportu na podstawie przynależności państwowej (lub miejsca zamieszkiwania) albo każdej innej formy dyskryminacji na podstawie płci, wieku lub rasy;

- Obrona i zdefiniowanie usług publicznych i usług w interesie ogólnym jakie nie mogą podlegać wyłącznie przepisom rynku, ale raczej interesom ludności;

- Prowadzenie ocen społecznych dla każdego rodzaju transportu (nie tylko w kontekście pojedynczych rozwiązań);

- Ustanowienie programów wspierających i towarzyszących rozwiązań socjalnych w przypadku krótkofalowych negatywnych konsekwencji socjalnych w konkretnym rodzaju transportu.

Komisja Europejska musi aktywnie promować europejski dialog społeczny w różnych sektorach transportu i silnie zachęcać partnerów społecznych do znajdowania własnych rozwiązań w ramach ich obszaru kompetencji na poziomie europejskim.
ETF przypomina, że ustawodawstwo socjalne UE oparte jest o normy minimalne. Państwa Członkowskie UE mają prawo ustanawiania lepszych przepisów krajowych i ETF wzywa je do skorzystania z tej możliwości. Standardy UE nie mogą ustanawiane być w oparciu o najmniejszy wspólny mianownik, zachęcający niektóre Państwa i pracodawców do obniżania norm krajowych.
ETF jest zdania, że podobne prawa, gwarancje i normy muszą być wprowadzone poprzez ustawodawstwo krajowe we wszystkich innych krajach europejskich nie będących członkami Unii Europejskiej.

ETF wysoko ocenia **europejski dialog społeczny** i wzywa europejskie organizacje pracodawców do zaangażowania się we wspólne działania i znaczące rezultaty, na przykład w następujących domenach:

- Poprawa przepisów o czasie pracy i czasie odpoczynku, szkolenie i szkolenie ustawiczne, normy bezpieczeństwa i higieny pracy w różnych sektorach itd.

- Promowanie zatrudnienia kobiet w różnych sektorach transportu.

ETF wzywa europejskie organizacje pracodawców i Komisję Europejską do:

- Zainicjowanie debaty na temat wizerunku zatrudnienia w sektorze transportu oraz atrakcyjności sektora w świetle rozwoju demograficznego w Europie;

- Włączenia korporacyjnej odpowiedzialności społecznej (CSR) zarówno spółek jak i kontrahentów w kontekście zrównoważonego transportu, do agendy dialogu społecznego;

- Zdecydowanego oraz konsekwentnego zachęcania do dialogu społecznego, w pierwszym rzędzie tam gdzie dialog społeczny nie prowadzi do rezultatów, polepszenia/wprowadzenia ustawodawstwa.

ETF podkreśla, że takie prawa związkowe jak prawo do organizowania i prawo do podejmowania akcji protestacyjnych stanowią **podstawowe prawa pracownicze.** ETF jest niezmiernie zmartwiona, że w ramach Unii Europejskiej „swobody rynku wewnętrznego" wydają się podważać (odrzucać) te podstawowe prawa pracownicze. Dialog społeczny i rokowania zbiorowe, czy to na poziomie europejskim, krajowym lub przedsiębiorstwa, są bez znaczenia i stanowią wyłącznie alibi kiedy te normy pracownicze nie są zagwarantowane.

ETF zdecydowanie apeluje o wprowadzenie klauzuli postępu społecznego w Europie. ETF sprzeciwia się aby wymiar socjalny miał drugie miejsce za rynkiem, ponieważ orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości wydaje się wskazywać i domagać hierarchizacji norm, łącząc promowanie swobód rynkowych, przestrzeganie podstawowych praw pracowników oraz walkę ze zmianami klimatycznymi i globalnym ociepleniem. Zastosowanie powinny mieć najkorzystniejsze uregulowania socjalne kraju gospodarza i kraju pochodzenia.

CO ZROBI ETF?

W odniesieniu do instytucji europejskich i instytucji międzynarodowych w Europie:

ETF będzie promowała swe propozycje na rzecz realizacji „zrównoważonego transportu" przed instytucjami europejskimi i w ramach europejskiego dialogu społecznego,

ETF będzie promowała swe stanowisko odnośnie „zrównoważonego transportu" w ramach działań instytucji międzynarodowych w Europie, zwłaszcza Banku Światowego i Międzynarodowego Funduszu Walutowego,

ETF proponuje utworzenie na poziomie europejskim centrum monitorowania socjalnego i środowiskowego różnych rodzajów transportu. Działać będzie jako organ nadzorujący sektor i proponujący działania włącznie z rozwiązaniami ustawodawczymi kiedy będzie się lekceważyć cele zrównoważenia.

W odniesieniu do europejskich organizacji pracodawców oraz odnośnych NGO (organizacji pozarządowych):

ETF omawiać będzie z europejskimi stowarzyszeniami pracodawców swą strategie zrównoważonego transportu celem wspólnej oceny konsekwencji społecznych i negocjowania – jeśli będzie to konieczne – rozwiązań na rzecz społecznie zrównoważonej adaptacji sektorów.

ETF omawiać będzie z wszystkimi zainteresowanymi, np. NGO i politykami zagadnienia relacji między zrównoważeniem społecznym i środowiskowym, dla ich lepszego uświadomienia

W odniesieniu do afiliantów ETF

ETF będzie kontynuowała proces TRUST (**Tr**ade **U**nion Vision on **S**ustainable **T**ransport), jaki zainicjował wewnątrzsektorową debatę wśród członków. Pogłębi debatę nad konkretnymi tematami takimi jak „sposób promowania transportu intermodalnego" albo „zmiany klimatyczne a transport".

ETF zachęcać będzie do dyskusji wśród afiliantów na poziomie krajowym celem promowania rozwoju komplementarnych polityk narodowych.

ETF zachęcać będzie do szkolenia uświadamiającego transportowców na temat wyzwań dla transportu w kontekście zrównoważonego rozwoju (patrz wytyczne EKZZ dla szkoleniowców w zakresie zrównoważonego rozwoju). Szczególna koncentracja poświęcona zostanie młodym pracownikom transportu.

ANEKS

Specyficzne dla sektorów żądania i obawy

Sektor Transportu Morskiego

- Odrodzenie projektu Dyrektywy UE dotyczącej warunków obsady załogowej w regularnych serwisach pasażerskich i promowych operujących między Państwami Członkowskimi;

- Rozszerzenie „Polityki Ateńskiej" ITF na jej stosowanie we wszystkich przewozach wewnątrz-wspólnotowych: warunki socjalne na statkach eksploatowanych między różnymi Państwami UE powinny być takie jakie stosowane są w kraju mającym najbardziej korzystne normy;

- Objęcie wszystkich marynarzy prawem pracy i prawem socjalnym UE: usytuowanie marynarzy na takim samym poziomie jakim cieszą się pracownicy lądowi;

- Walka z tanimi banderami (FoC) uregulowanie konkurencji poprzez zagwarantowanie, że statki FoC korzystające z portów UE/pływające na wodach UE, regulowane są na takim samym poziomie jak pod banderami narodowymi;

- Stanowiąc poważną przeszkodę wobec społecznie/środowiskowo zrównoważonego rozwoju, substandardowa żegluga musi być zakazana na wodach Unii Europejskiej;

- Wyeliminowanie dyskryminacji między marynarzami UE na podstawie przynależności państwowej i/lub miejsca zamieszkania;

- Podkreślanie atrakcyjności zawodu morskiego zwłaszcza wobec młodych Europejczyków (poprawa wizerunku sektora/kampanie promujące nabór).Ułatwianie perspektyw kariery na całe życie, podnoszenie kompetencji marynarzy. Zachęty i szkolenia powinny koncentrować się na uznawanym w całej Unii Europejskiej certyfikacie szkoleniowym marynarza i na gwarancji zatrudnienia po jego uzyskaniu;

- Zajęcie się zagadnieniem starzejącej się siły roboczej: nie zatrudnianie poza normalnym wiekiem emerytalnym.

- Zazielenianie branży morskiej: nałożenie surowszych przepisów ws. zanieczyszczania powietrza (SOx, NOx, oraz cząstki stałe) oraz emisji gazów cieplarnianych. Spalanie tylko kwalifikowanego paliwa i zmniejszenie prędkości statków może przynieść zmiany;

- Rewizja Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy publicznej dla transportu morskiego: w przyszłości pomoc publiczna powinna być przyznawana tylko statkom UE i być w ścisłym powiązaniu z zatrudnianiem obywateli z Unii Europejskiej;

- Przyznawanie wszystkim marynarzom służącym na statkach UE ubezpieczenie społeczne i uprawnienia do emerytury państwowej (niezależnie od ich przynależności państwowej/miejsca zamieszkiwania);

- Autostrady Morskie powinny być włączone w zakres ogólnej racjonalizacji przepływów transportowych (nie tylko w zakres najbardziej zyskownych korytarzy);

- Marynarze popierają ekspansję Żeglugi Morskiej Krótkiego Zasięgu (SSS), o ile będzie ona kompatybilna ze społecznie/środowiskowo przyjaznym rozwojem. Statki eksploatowane w serwisach SSS powinny być nowoczesne, podnosić skoro to tylko możliwe bandery UE, oraz operować wydajnie, niezawodnie i bezpiecznie: wszystkie podstawowe cechy zależne od jakości umiejętności pracowników i stałego inwestowania w szkolenia.

Sektor Lotnictwa Cywilnego

- powstrzymanie liberalizacji branży transportu morskiego
- stworzenie większej ilości kwalifikowanych miejsc pracy w branży lotnictwa cywilnego
- wprowadzenie praw socjalnych do ustawodawstwa UE regulującego rynek wewnętrzny lotnictwa cywilnego
- zintegrowanie klauzuli socjalnej z wszystkimi międzynarodowymi porozumieniami transportu powietrznego
- przeciwdziałanie podwynajmowaniu w lotnictwie cywilnym
- wdrożenie wszędzie w lotnictwie zasad Just Culture
- ochrona pracowników obsługi naziemnej w razie ogłaszania przetargów lub częściowej utraty działalności, albo w przypadku transferu personelu
- zmniejszenie indywidualnego bagażu do 23 kg (w ładowni) i do 9 kg (w kabinie)
- zdefiniowanie możliwie najwyższych norm szkolenia w sektorze obsługi naziemnej
- rozszerzenie atestacji załogi kabinowej na więcej niż atestacja szkolenia i zharmonizowanie europejskiego systemu licencjonowania załóg kabinowych
- stworzenie bardziej restrykcyjnych i zharmonizowanych przepisów o czasie lotu i służby
- rozszerzenie systemu licencjonowania na Profesjonalistów Technicznych Bezpieczeństwa Ruchu Powietrznego
- wzmocnienie sektorowego dialogu w lotnictwie cywilnym, aby konsultować go oficjalnie przed i w trakcie całego procesu legislacyjnego i uczynienie rezultatów wiążącymi i skutecznymi;
- ochrona pracowników w nisko-kosztowych liniach lotniczych i u nieuzwiązkowionych przewoźników oraz uznanie związków zawodowych w tych spółkach
- uregulowanie agencji zatrudnieniowych, będących drogą do obsadzania samolotu
- zajęcie się jakością powietrza w samolocie, złymi skutkami substancji toksycznych, zmęczeniem i wszystkimi innymi zagadnieniami BiHP w branży lotnictwa cywilnego

Sektor Transportu Drogowego

Bycie kierowcą jest kwalifikowaną profesją. Kierowca odgrywa kluczową rolę w bezpieczeństwie drogowym, bezpieczeństwie transportowanych towarów lub pasażerów, operacji, oraz dla ogółu społeczeństwa. Jednakże wydarzenia w sektorze odzwierciedlają fakt, że ustawodawca i branża są coraz mniej zainteresowane dzieleniem się odpowiedzialnością za profesję, za bezpieczeństwo operacyjne i zawodowe.

ETF wyraźnie sformułowała swe ogólne żądania w zakresie przyszłej, społecznie zrównoważonej polityki transportowej. Do tego należałoby dodać, co następuje, jako specyficzne żądania dotyczące sektora transportu drogowego:

Sektor transportu drogowego ETF żąda ponadto od instytucji ETF i rządów krajowych podjęcia ścisłych rozwiązań dla pobudzenia uczciwej konkurencji. Następujące zagadnienia są najpilniejsze:

- ściślejsze monitorowanie i egzekwowanie istniejącego ustawodawstwa UE w kontekście gdzie sektor przechodzi dalsze kroki w kierunku pełnej liberalizacji – w tym zakresie, ETF żąda od instytucji europejskich ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Drogowego dla regulowania i monitorowania wszelkich aspektów bezpieczeństwa i socjalnych, oprócz wspierania lepszych mechanizmów egzekwowania na poziomie poszczególnych Państw Członkowskich UE, część dochodów z Eurowiniety powinna zostać poświęcona na egzekwowanie (szkolenie, powołanie drogowych punktów kontrolnych itd.);

- Ustawodawstwo UE w zakresie transportu drogowego stosować bez wyjątków w całym sektorze – wyeliminuje to takie praktyki jak wyflagowanie flot ciężarówek w dążeniu do tańszej siły roboczej i mniej restrykcyjnych przepisów;

- ściślejsze przepisy regulujące dostęp do zawodu, aby wyeliminować istnienie operatorów o charakterze skrzynki pocztowej;

- w związku z powyższym, ETF domaga się włączenia kierowców zatrudnionych na własną rękę w zakres sektorowej dyrektywy o czasie pracy;

- zrównoważony sektor transportu drogowego, przyczyniający się do emisji gazów cieplarnianych, będzie oznaczał między innymi modernizację flot ciężarówek w UE: w tym zakresie, Sekcja Transportu Drogowego domaga się wyraźnych rozwiązań aby floty modernizowano nie tylko dla spełnienia celów środowiskowych, ale także w kontekście polepszania ergonomii miejsca pracy, ponieważ kierowcy spędzają sporo czasu w kabinie ciężarówki;

- sekcja transportu drogowego ETF domaga się pilnego przyjęcia rozwiązań na rzecz ustanowienia wystarczających, dostępnych bezpiecznych przestrzeni parkingowych i udogodnień wypoczynkowych dla kierowców; finansowanie zostanie zapewnione częściowo z dochodów powstałych w przyszłości z opłat (internalizacja kosztów zewnętrznych), bezpośrednio przez UE poprzez banki inwestycyjne finansujące europejskie projekty infrastrukturalne albo poprzez finansowanie Komisji Europejskiej dedykowane tym samym celom co wyżej;

- w szerszym kontekście, jeśli chodzi o zrównoważenie sektora, ETF obawia się ogromnie jego podzielonej struktury oraz wpływu fragmentacji na branżę, a także sposób w jaki ta cecha jest niewłaściwie wykorzystywana do celu obniżania kosztów operacyjnych, kosztem bezpieczeństwa, jakości miejsc pracy, uczciwej konkurencji. Powszechnie wiadomo, że małe i średnie przedsiębiorstwa są szeroko rozpowszechnione w sektorze. ETF chciałaby wiedzieć jak dalece są one zrównoważone z perspektywy społecznej, gospodarczej i środowiskowej. Szczególnie teraz, obejmująca całą Europę długofalowa recesja, wysokie ceny paliwa, spowodują jeszcze większą walkę małych i średnich przedsiębiorstw o pozostanie w interesie. Chętnie będą dalej redukować koszty pracy. Wpłynie to na warunki pracy, na stosowanie, albo lepiej powiedzieć na brak stosowania takiego ustawodawstwa socjalnego jak dotyczącego czasu pracy oraz czasu kierowania pojazdem i czasu odpoczynku. Musi to być jedno z głównych zainteresowań legislatorów europejskich/krajowych oraz władz egzekucyjnych. W związku z powyższym, ETF ma świadomość, że Komisja Europejska rozpatruje obecnie ułatwienie obciążeń administracyjnych dla małych i średnich przedsiębiorstw, a polityka transportowa jest jedną z wybranych. Jeśli chodzi o małe i średnie przedsiębiorstwa w transporcie drogowym, mogą zostać zaproponowane rozwiązania odnośnie kosztów administracyjnych związanych z czasem kierowania pojazdem i odpoczynku. ETF domaga się od Komisji Europejskiej natychmiastowego położenia kresu temu zamiarowi! Domagamy się rozwiązań pomagających konsolidacji biznesu w sektorze. Domagamy się wsparcia małych i średnich przedsiębiorstw w dwóch dziedzinach: modernizacji ich flot ciężarówek oraz zdolności do przestrzegania ustawodawstwa socjalnego w sektorze (czasu pracy, czasu kierowania i odpoczynku, szkolenia kierowców).

Sektor kolejnictwa

- Powstrzymanie dalszej fragmentacji i rozdzielania spółek kolejowych

- Żadnych inicjatyw na rzecz liberalizacji krajowego transportu kolejowego pasażerów, poważne badanie skutków liberalizacji kolejnictwa, deregulacji, fragmentacji oraz prywatyzacji na warunki pracy w sektorze;

- Publiczne inwestycje w infrastrukturę kolejową i w tabor celem poprawienia jakości i atrakcyjności pasażerskich usług kolejowych;

- Rozwinięcie zintegrowanej infrastruktury kolejowej promującej spójność regionalną i społeczną; zwłaszcza eliminującej wąskie gardła zamiast przyznawania priorytetów przewozom towarowym w pewnych korytarzach;

- Obowiązkowo przedkładać kryteria socjalne i jakościowe w kontraktach na usługi transportu publicznego, stosować zasadę, że podstawę stanowi układ zbiorowy w miejscu świadczenia usługi

- Uczynić ochronę pracowników obowiązkową w przypadku zmiany operatora wskutek przetargu na pasażerskie usługi transportowe;

- Przyjąć ustawodawstwo europejskie w sprawie certyfikacji personelu pokładowego na wysokim poziomie kwalifikacji i bezpieczeństwa;

- Europejskie ustawodawstwo dotyczące sprawdzania i egzekwowania czasu pracy, kierowania pojazdem i odpoczynku personelu mobilnego szczególnie w transporcie transgranicznym; obowiązkowy „tachograf „w lokomotywach do rejestrowania czasu pracy w transporcie transgranicznym;

- Wdrożenie porozumienia partnerów społecznych na temat „Warunków pracy personelu mobilnego wyznaczonego do usług transgranicznych „, przy równoczesnym przestrzeganiu klauzuli zakazującej pogorszenia warunków;

- Stworzenie norm na wysokim poziomie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w kolejnictwie, w kontekście poprawienia interoperacyjności, powstrzymanie przy pomocy wzajemnego uznania zasady faworyzującej harmonizację w kierunku najniższych standardów; horyzontalna grupa robocza zajmująca się bezpieczeństwem i higieną pracy w ramach Europejskiej Agencji Kolejowej;

- Zagwarantowanie norm socjalnych dla pracowników agencyjnych w sektorze kolejowym (warunki pracy, wynagrodzenie, szkolenie BiHP), zwalczanie samozatrudnienia w sektorze kolejowym, zwalczanie wyflagowywania umów o pracę w sektorze;

- Badanie skutków psycho-socjologicznych usług transgranicznych i ograniczeń w odniesieniu do bezpieczeństwa zawodowego i operacyjnego włącznie ze zjawiskiem wielozadaniowości.

Sektor Żeglugi Śródlądowej

- Żegluga Śródlądowa w Europie jest całkowicie zapomnianym sektorem transportu, mimo tego, że jest ona najbardziej przyjaznym dla środowiska środkiem transportu;
- Komisja nie rozróżnia transportu pasażerskiego i towarowego w żegludze śródlądowej;
- Brakuje dokładnych danych na temat zatrudnienia a są one pilnie potrzebne dla ustanowienia polityki UE dla żeglugi śródlądowej:
    - Transport towarowy a transport pasażerski
    - Personel żeglugowy a personel hotelowy
    - Samozatrudnieni a pracownicy wynagradzani
    - Ilość członków rodziny pomagających samo zatrudnionym
    - Specyficzne informacje jak grupy wiekowe, równowaga płaci itd.
- Brakuje dokładnych informacji na temat BiHP w żegludze śródlądowej na poziomie UE. Jedynym stwierdzeniem Komisji Europejskiej jest: „należy podjąć działania na rzecz stworzenie lepszego wizerunku zawodu!!"
- Regulacja UE dotycząca żeglugi śródlądowej – sektora zarządzanego przez różne Komisje Rzeczne – jest pilnie potrzebna, zwłaszcza w zakresie:
    - Przepisów BiHP
    - Wymagań we zakresie obsady załogowej
    - Świadectw szyprów
- Ponieważ żegluga śródlądowa nie cieszy się „ustawodawstwem państwa bandery", sektor cierpi nieustannie z powodu praktyk dumpingu społecznego. Może to być powstrzymane jedynie ustawodawstwem obejmującym całą UE.
- Komisja Europejska powinna w trybie pilnym podjąć inicjatywy na rzecz wsparcia Aquapol i innych Agencji Policji Rzecznych prowadzących kontrole w sektorze celem zagwarantowania ilościowych i jakościowych zdolności kontrolnych. Strukturalna współpraca w przyszłości między różnymi służbami policji wodnej jest absolutną koniecznością i Komisja Europejska musi odegrać wiodącą rolę w jej ustanowieniu.
- Zmiany klimatyczne mają mocny i bezpośredni wpływ na Żeglugę Śródlądową. Poziom wody na najważniejszych rzekach europejskich spada alarmująco i potrzebne są dodatkowe inwestycje w infrastrukturę dla ochrony tego przyjaznego środowisku środka transportu.

Sektor Dokerów

- Polityka portowa jest ciągle kiepsko zintegrowana z ogólną polityką transportową: więcej wysiłków należy poczynić na rzecz wzmocnienia roli portów w prawdziwie zintegrowanym multimodalnym łańcuchu transportowym;

- Znacząca część zatrudnienia stworzonego w sektorze portowym w ciągu ostatniej dekady związana jest z miejscami pracy dla pracowników nisko kwalifikowanych i nisko opłacanych: tendencja ta powinna zostać odwrócona a powiązanie innowacji technologicznych powinno być sprzężone z większą ilością lepszych miejsc pracy;

- Porty są nadal niebezpiecznym miejscem pracy: potrzebne jest więcej szkolenia, wraz z ustanowieniem specyficznych regulacji dla polepszenia BiHP w miejscu pracy oraz poprawieniem kontroli stosowania istniejących regulacji;

- Oprócz zmniejszania ilości wypadków w miejscu pracy, potrzeba więcej szkolenia pracowników aby radzili sobie ze zmianami technologicznymi i innowacjami;

- Portowcy są także obywatelami obszarów portowych: wszelkie decyzje dotyczące rozwoju obszarów portowych powinny być podejmowane w zgodzie z lokalnymi społecznościami i partnerami społecznymi, oraz po ocenie skutków społecznych i środowiskowych;

- Ze względu na narastające wymagania rozszerzania zdolności przeładunkowych portów, opowiadać się należy za rozwiązaniami alternatywnymi (np. przeprojektowaniem i dostosowaniem istniejącej infrastruktury). Aktualny kryzys wyraźnie pokazuje, że należy unikać zachęt prowadzących do nadmiernej wydajności portów;

- Decyzje o tworzeniu dodatkowych zdolności nie mogą być w całości pozostawione rynkowi i zagwarantowana powinna być pewna koordynacja na poziomie regionalnym. Taka sama zasada powinna mieć zastosowanie do dystrybucji przepływów ruchu, ponieważ aktualnie większość ładunku obsługiwana jest przez kilka dużych portów, wraz ze związanym ryzykiem kongestii;

- Zwiększający się rozmiar statków powinien także zostać zakwestionowany. Koszty obciążające obszary portowe związane z tym zjawiskiem są bardzo wysokie, zwłaszcza z punktu widzenia środowiskowego, podczas gdy korzyść dla całego łańcucha transportowego nie jest jasna;

- Przydatna byłaby klaryfikacja przepisów środowiskowych dotyczących rozwoju/funkcjonowania portów: porty stanowią punkty modalne łańcucha logistycznego, muszą stosować przepisy odnoszące się do różnych sektorów, jakie nie zawsze są wzajemnie skoordynowane.

Sektor turystyki

- Pracownicy turystyki potrzebują stabilnych miejsc pracy z przewidywalnym rozkładem zajęć, pozwalających im łączenie życia zawodowego i prywatnego/rodzinnego, dających im dochód z jakiego mogą żyć oraz odpowiednią ochronę socjalną. Wymagają oni także kwalifikacji i nabycia umiejętności jakie są uznane i wynagradzane, oraz znajdowania w sektorze ścieżek kariery. ETF podkreśla, że zatrudnienie w turystyce powinno stać się bardziej zrównoważone, poprzez zmniejszania ryzykownych form zatrudnienia oraz polepszanie warunków socjalnych poprzez rokowania zbiorowe na różnych poziomach.

- ETF zagwarantuje przestrzeganie przez spółki turystyczne zasad i praw zdefiniowanych w Uniwersalnej Deklaracji Praw Człowieka ONZ, Konwencji MOP, Wytycznych OECD dot. Przedsiębiorstw Wielonarodowych, Kodeksie Etycznym Światowej Organizacji Handlu, europejskim ustawodawstwie socjalnym; oraz przestrzeganie podstawowych praw człowieka i pracownika, praw związkowych w miejscu pracy, takich jak swoboda stowarzyszania się i prawo do rokowań zbiorowych.

- Zatrudnienie w turystyce wymaga często mobilności zawodowej. ETF deklaruje, że trzeba będzie unikać dumpingu socjalnego i nieuczciwej konkurencji, w sytuacji korzystania pracowników z przysługującego im prawa do swobody przemieszczania się. Dlatego, pracownicy wykonujący prace w innym kraju muszą być uprawnieni do warunków pracy i ochrony socjalnej co najmniej ekwiwalentnych z tymi jakie dotyczą pracowników kraju gospodarza, zgodnie z przepisami prawa lub układami zbiorowymi.

- Spółki transportowe i turystyczne dokonują w coraz większym stopniu outsourcingu części swych interesów na rzecz usługodawców, np. linie lotnicze, obsługę naziemną i catering. ETF postuluje aby taki outsourcing nie służył celowi obniżania wynagrodzeń i podważania układów zbiorowych. Spółki gwarantować muszą, że ich wszyscy usługodawcy i dostawcy przestrzegają prawa przysługujące związkom zawodowym i stosują się do zobowiązań wynikających z prawa i uzgodnionych w układach zbiorowych, włącznie z tymi obowiązującymi personel przeniesiony.

- ETF wzywa spółki turystyczne do promowania równych możliwości, oraz działania przeciwko wszystkim typom dyskryminacji w oparciu o płeć, wiek pochodzenie narodowe lub etniczne, kolor, inwalidztwo, przynależność związkową lub polityczną, religię, orientację seksualną lub inne wyróżniające charakterystyki.

- ETF podkreśla, że zrównoważony rozwój turystyki osiągnąć można jedynie kiedy wraz z aspektami gospodarczymi oraz ochroną środowiska i dziedzictwa kulturalnego – uwzględniany jest wymiar społeczny. Oznacza to przede wszystkim potrzebę stworzenia zrównoważonego zatrudnienia w turystyce, ponieważ jakość usług zależy w znacznej mierze od warunków zatrudnienia, kwalifikacji pracowników oraz ich zmotywowania.

- ETF proponuje powołanie europejskiego obserwatorium socjalnego dla turystyki, przy pełnym zaangażowaniu partnerów społecznych, dla ułatwienia monitorowania wydarzeń w sektorze turystycznym oraz oceniania zrównoważenia społecznego branży turystycznej.

- Wyzwaniami i problemami związanymi z zatrudnieniem należy zajmować się na najbardziej właściwym poziomie, przez tych jakich inwestycje i codzienną pracę realizowane są usługi turystyczne, np. w ramach dialogu społecznego między pracodawcami i pracownikami i ich organizacjami przedstawicielskimi, na poziomie lokalnym, krajowym, europejskim lub globalnym. ETF domaga się ustanowienia europejskiego komitetu dialogu społecznego dla sektora turystyki.

Przyjęta na Kongresie ETF w dniu 29 maja 2009

REZOLUCJA 2

STRATEGIA ETF NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO RYBOŁÓWSTWA

DLACZEGO EUROPEJSKI SEKTOR RYBOŁÓWSTWA NIE JEST OBECNIE ZRÓWNOWAŻONY? [1]

Przy porównaniu z innymi działalnościami gospodarczymi, rybołówstwo europejskie jest małym sektorem, zarówno w odniesieniu do jego znaczenia gospodarczego jak i w kontekście ilości zatrudnionych osób. Jednakże zatrudnienie generowane przez działalności rybołówstwa skoncentrowane jest w obszarach wybrzeży, jakich gospodarka jest często zależna od rybołówstwa, ponieważ sektor połowowy tworzy także pośrednio szereg miejsc pracy, głównie w przetwórstwie i handlu. Ponadto, sektor odgrywa istotną rolę w dostarczaniu żywności, ponieważ wkład ryb w zdrową i wyważoną dietę jest powszechnie uznany. Popyt na ryby w Europie ciągle rośnie a Unia jest już obecnie wysoce zależna od ich importu.

Z wszystkich tych powodów ETF domaga się spójnej i długofalowej strategii dla uczynienia sektora zrównoważonym; ekonomicznie, socjalnie i środowiskowo.

Jednak niezależnie od jej stosunkowo niewielkiego znaczenia ekonomicznego, działalność rybołówstwa często znajduje się w świetle jupiterów, zwłaszcza ze względu na masowe kampanie środowiskowe wskazujące na rybaków jako na grabieżców żyjących z zasobów publicznych, dzięki czemu niszczą naturalne zasoby mórz i oceanów.

Taki negatywny wizerunek rybołówstwa z pewnością musi zostać zmieniony; rybołówstwo europejskie jest w istocie sektorem wysoce regulowanym, w przeciwieństwie do tego w co wierzy część opinii publicznej, rybacy z pewnością nie są grabieżcami nie dbającymi o środowisko naturalne. Ponadto, świadomość środowiskowa branży polepszyła się w ostatnich dekadach, także w konsekwencji rozwiązań ustawodawczych i restrykcji mających zastosowanie w branży.

Tym niemniej, rybołówstwo europejskie nie osiągnęło jeszcze celów zrównoważenia, mimo faktu, że było to precyzyjnie deklarowanym celem ostatniej reformy CFP (Wspólnej Polityki Rybołówstwa), przyjętej w roku 2002. Także dzięki projektowi TRUST, ETF przystąpiła do intensywnej debaty nad sprawami gospodarczymi, społecznymi i środowiskowymi.

Zaczynając od **wymiaru gospodarczego,** różne powody sprawiają, że sektor nie jest zrównoważony. Przede wszystkim, ze względu na **strukturę rynku** sektora rybołówstwa, produkt uzyskuje większą część swej wartości dopiero po pierwszej sprzedaży. W ten sposób, sektor połowowy nie korzysta z wartości dodanej ryb i nie odzyskuje swych kosztów operacyjnych wprost z produktu. Ma to oczywiście negatywne reperkusje na warunki pracy ponieważ ogranicza inwestycje w bezpieczeństwo i warunki pracy, a także wynagrodzenia rybaków, będące w części udziałem w zyskach ze sprzedaży połowów.

Po drugie, **instrumenty finansowe**, przeznaczone do pomagania sektorowi w restrukturyzacji celem dostosowania się do restrykcji połowowych, najpierw FIFG potem EFF, nie w pełni spełniają swój cel, ponieważ uzależniają pewne segmenty sektora od funduszy publicznych. Tendencja ta powinna zostać odwrócona w ramach nadchodzącej reformy CFP jaka będzie miała miejsce w roku 2013.

Wszelki rodzaj pomocy powinien być przejściowy i na tyle elastyczny aby odpowiadać zmieniającym się potrzebom sektora i powinien przerywać błędny krąg uzależniający przedsiębiorstwa na stałe od funduszy zewnętrznych. Pomoc przyznawana powinna być tylko na pozbycie się floty, ale raczej na jej modernizację, sprawiając lepsze jej reagowanie na potrzeby środowiskowe, oraz dla poprawienia warunków i bezpieczeństwa pracy.

---

[1] Między rokiem 2006 a 2008 ETF zrealizowała projekt TRUST celem stworzenia swej strategii dotyczącej zrównoważonego transportu. Debaty przeprowadzone w ramach projektu TRUST stanowią podstawę nadchodzących działań ETF na rzecz zrównoważonego transportu, jakie podsumowane są w odnośnym dokumencie kongresowym. Jednakże sektor rybołówstwa jest regulowany przez Wspólną Politykę Rybołówstwa (CFP), wobec czego debata nad zrównoważeniem sektora znacznie wyróżnia się od tej dotyczącej transportu. Z tego względu, strategia ETF Zrównoważonego Rybołówstwa omówiona jest w niniejszym dokumencie, natomiast w oddzielnym zajęto się sprawami transportu.

Słaba sytuacja gospodarcza rybołówstwa czyni sektor bardzo narażonym na wpływy czynników zewnętrznych, jak to ma miejsce w przypadku cen paliwa, jakie ostatnio spowodowały ostry kryzys.

*Z tego względu ETF doradza **radykalną reformę** polityk stosowanych w rybołówstwie, celem zajęcia się **słabościami strukturalnymi** i zapewnienie sektorowi długofalowej stabilności, na korzyść wszystkich uczestników działalności w zakresie rybołówstwa. Taka reforma powinna być stworzona na poziomie trójstronnym, przy pełnym zaangażowaniu partnerów społecznych i administracji krajowych.*

Wyżej wspomniane problemy strukturalne nie przyczyniają się z pewnością do poprawy kiepskich notowań sektora jeśli chodzi o **wymiar socjalny.** Do chwili obecnej CFP nie doceniała znaczenia czynnika ludzkiego w rybołówstwie i niewłaściwie brała pod uwagę wymiar społeczny. Chociaż związki apelowały i prowadziły kampanię na szczeblu europejskim i krajowym doprowadzając często do deklaracji dobrej woli ze strony pracodawców i instytucji, warunki pracy w rybołówstwie należą do najbardziej kiepskich w Europie i w ciągu minionego dziesięciolecia nie osiągnięto istotnej poprawy. Jest tak głównie ze względu na brak woli politycznej polepszenia aktualnej sytuacji; na przykład, chociaż fundusze przeznaczane za pomocą wyżej wspomnianych instrumentów finansowych mogłyby zostać wykorzystywane na finansowanie interwencji służących poprawie warunków pracy (szkolenie, dostosowywanie urządzeń poprawiających bezpieczeństwo itd.),wymiar ten pozostawał niedofinansowany w kilku Państwach Członkowskich.

CZEGO CHCE ITF?

ETF chce uwypuklenia spraw socjalnych w każdej polityce dotyczącej rybołówstwa i ocenienia wymiaru społecznego na takim samym poziomie fundamentalności jak wymiar gospodarczy i środowiskowy. Dotąd, ocena skutków społecznych propozycji ustawodawczych dokonywana jest w wielce powierzchowny, a większości przypadków bez konsultacji partnerów społecznych.

W ramach tak niewielkiego zainteresowania sprawami socjalnymi, nie zajęto się jeszcze podstawowymi sprawami na niekorzyść zrównoważonego rozwoju sektora. Jako przykład, ze względu na brak **wspólnych ram certyfikacji,** zasada/prawo swobodnego przemieszczania się pracowników nie może być w pełni wdrożona w stosunku do rybaków, co w konsekwencji sprawia, że statki często obsadzane są niepełną załogą ze względu na niedobór wykwalifikowanych pracowników w niektórych zawodach w pewnych krajach.

Dalej, rybołówstwo jest ciągle jednym z najniebezpieczniejszych sektorów dla pracy. ETF z zadowoleniem powitała plan działania Polityki Morskiej, jako że stwierdza on potrzebę poprawienia warunków pracy i ogłasza serię rozwiązań do podjęcia przed rokiem 2008.

ETF ubolewa nad faktem, że dotąd żadne z planowanych rozwiązań nie zostało przedłożone i wzywa Komisję Europejską do przystąpienia do realizacji swojego planu. Przede wszystkim, polepszeniu musi ulec gromadzenie danych, ponieważ dostępność danych stanowi podstawę przyszłej rewizji aktualnego ustawodawstwa. Potrzebne są rozwiązania dla małych statków rybackich, nie wchodzących w zakres istniejących postanowień dotyczących BiHP. Ponadto, istniejące przepisy BiHP muszą zostać zrewidowane i uaktualnione a ich egzekwowanie musi być ściślej monitorowane.

Dalszym istotnym problemem jakim instytucja się nie zajęła jest **system wynagradzania „udziałowego"** rybaków (w Polsce znany jako PART –dop.tłum.) istniejący w kilku Państwach Członkowskich. Zgodnie z tym systemem, co najmniej część wynagrodzenia rybaka stanowi udział w zysku netto uzyskanym ze sprzedaży połowu. Aranżacja taka ma kilka negatywnych reperkusji dla rybaków, takich jak: sprawia nacisk na zwiększenie produktywności i dlatego dłuższy czas pracy przy możliwie najmniejszej liczbowo załodze; w niektórych krajach UE rybaków uznaje się za samo zatrudnionych, a to ze względu na fakt, że część ich wynagrodzenia jest zmienna, wobec czego nie są objęci systemem ubezpieczenia społecznego; rybacy uczestniczą w opłacaniu kosztów operacyjnych, wobec czego dzielą ryzyka przedsiębiorczości z pracodawcami, aczkolwiek nie odnoszą korzyści bezpośrednich z tytułu pomocy, jeśli ta przyznawana jest przedsiębiorstwom.

ETF chce utworzenia wspólnych ram UE w zakresie praw rybaków do wynagrodzenia minimalnego i dostępu do zabezpieczeń społecznych.

*Ochroną **pracowników z krajów trzecich zaangażowanych w operacje rybołówstwa na wodach UE lub na statkach zawijających do portów UE*** należy zająć się na poziomie UE, w chwili obecnej żadne postanowienia na poziomie UE nie mają zastosowania w przypadku naruszania praw człowieka i praw pracowniczych.

Jeśli chodzi o **wymiar środowiskowy,** należy poświadczyć, że dokonano znaczącego postępu, co najmniej na poziomie ustawodawczym. Między innymi, przedłożono rozwiązania na rzecz wyeliminowania IUU (nielegalnych, nieregulowanych i niezgłaszanych) połowów, poprawiono system kontroli i zapewniono większą spójność w działaniach poszczególnych Państw Członkowskich w zakresie ustanowienia strategii eliminowania przyłowu.

Chociaż rozwiązania te nadal wymagają pełnego przyjęcia i/lub wdrożenia, z pewnością są one krokiem we właściwym kierunku i reagują na żądania zgłoszone przez ETF w minionych latach. Ponieważ egzekwowanie nowych przepisów pociągnie za sobą wkład pracowników, ETF wzywa Komisję i Państwa Członkowskie do zorganizowania i sfinansowania sesji szkoleniowych i informacyjnych z udziałem pracowników i ich organizacji. Ponadto, szybka ratyfikacja i wdrożenie „Konwencji o pracy w rybołówstwie" przyjętej przez MOP w roku 2007 przyczyni się dalej do zwalczania rybołówstwa IUU a także poprawienia warunków dla rybaków spoza UE.

Wsparcie badań i rozwoju na rzecz stosowania bardziej zielonych technologii w rybołówstwie powinno być dalej rozwijane, a obejmować powinno to programy promujące wydajne paliwowo praktyki i osprzęt połowowy.

Zrównoważenie sektora zależy także od jego **interakcji z innymi odnośnymi działalnościami.** Z tego względu ETF poparła utworzenie zintegrowanej polityki morskiej, jaka zminimalizuje niespójność i nakładanie się, ułatwiając dialog i wzajemną wymianę między różnymi sektorami gospodarki morskiej.
Jednakże nadal brakuje skutecznego powiązania różnych działalności morskich.

ETF zwraca się o utworzenie wspólnej platformy, z udziałem partnerów społecznych i instytucji, zajmującej się sprawami socjalnymi i rozpatrującej problemy wspólne dla kilku sektorów gospodarki morskiej, zwłaszcza zaś szkolenie, kwalifikacje i nabór.

Zrównoważenie musi także być wiodącą zasadą dla **europejskiej polityki rybołówstwa zewnętrznego.** Flota rybacka UE operująca poza wodami europejskimi na mocy porozumienia między UE a krajami trzecimi musi operować z pełnym poszanowaniem społeczności lokalnych i praw pracowniczych, zgodnie z wzorcami przyjaznymi dla środowiska, przestrzegając takie same przepisy jak na wodach europejskich. Klauzula socjalna negocjowana przez europejskich partnerów społecznych, a włączona do tych porozumień rybackich, była istotnym krokiem w kierunku uznania praw miejscowych rybaków i rzeczywistej wartości ich pracy, ale okazała się nie być w pełni skuteczną.

Z tego względu *ETF chce lepszego zdefiniowania i wzmocnienia wartości prawnej tej klauzuli, aby przestrzeganie praw pracowniczych było warunkiem sine qua non przyznania koncesji rybackiej w krajach trzecich.*

REZOLUCJA 3

BUDOWANIE SILNYCH ZWIĄZKÓW

Atak na Europejski Model Socjalny

Europa przechodzi okres narastających nacisków na prawa pracownicze i socjalne, z towarzyszeniem rozprzestrzeniania się dumpingu socjalnego i płacowego, ataków na związki zawodowe i ekspansją polityk neoliberalnych; co wymaga wyraźnej i zdecydowanej reakcji pracowników europejskich i ich organizacji.
Aktualny kryzys finansowy i gospodarczy, gdzie chciwość graczy finansowych wykorzystywała ludzi jako środki będące w ich dyspozycji i doprowadziła do przewidzianego kryzysu, ma także wpływ na rzeczywistą gospodarkę i miejsca pracy są poważnie zagrożone.
Wśród priorytetów afiliantów ETF, ochrona miejsc pracy okazała się najważniejszym i nadeszła chwila skonfrontowania naszych rządów z ich obowiązkami, z jednej strony nie uczyniono nic w sytuacji gdy banki uzyskiwały nieprzyzwoite zyski i narastał kapitalizm kasynowy, często kosztem oszczędności pracowniczych i funduszy emerytalnych; z drugiej strony, znaleziono nagle miliardy na uniknięcie załamania się systemu bankowego. Innymi słowy, rok po roku garstka napełniała swe kieszenie zyskami a teraz rządy znacjonalizowały straty.
Ruch związków zawodowych musi przejść do ofensywy i postulować aby znaleziono takie samo wsparcie dla zachowania miejsc pracy i utrzymania stopy życiowej pracowników oraz poprawiania ich wynagrodzeń.
Niniejsze załamanie kredytowe nastąpiło w momencie kiedy europejski ruch związkowy skonfrontowany został z szeregiem orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości – sprawy Viking, Laval/Vaxholm, Rueffert oraz Luksemburg – jakich wpływ idzie znacznie dalej niż kontekst tych spraw lub kraje jakich orzeczenia dotyczą.
W oparciu o interpretację Traktatu, Trybunał, aczkolwiek uznając prawo do strajku, uznał działania albo ustawodawstwo mające na celu zagwarantowanie równego traktowania pracowników i zapobieganie dumpingowi społecznemu, stanowić będzie naruszenie Traktatu ponieważ przeszkadzają swobodzie przepływu interesów i swobodzie prowadzenia działalności gospodarczej. Nagle powiedziano nam, że swobody gospodarcze mają przewagę nad podstawowymi swobodami socjalnymi. Przyjmując te orzeczenia ETS zmienił ustawodawstwo, nie ograniczył się do interpretowania prawa i Traktatu ale poszedł dalej wykorzystując nawet prawo do interpretowania Traktatu.

Komisja Europejska nadal promuje liberalizację transportu stosując argumentację, że dzięki temu będzie on tańszy i dlatego bardziej atrakcyjny dla klientów. Jednak ETF koncentruje się na większej współpracy a nie na większej konkurencji. Przez nasilenie konkurencji intermodalnej Komisja odwróciła się plecami od polityki wzajemnego uzupełniania się przez środki transportu, jaka jest jedynym sposobem odwrócenia udziału transportu drogowego w stosunku do innych środków transportu, przy równoczesnym umożliwieniu należytego uwzględniania aspektów społecznych, środowiskowych i technicznych.

Nie ma racji argument eliminowania monopoli, usuwania barier i gwarantowania tańszych usług; dostrzegamy natomiast, że wielokrotnie monopole publiczne zastępowane są innymi spółkami wielonarodowymi, przy mających miejsce w konsekwencji zmniejszaniu siły roboczej, podnoszeniu cen dla klientów, niższej jakości usług oraz dodatkowych obciążeniach dla budżetu krajowego.

Pod pretekstem sposobu w jaki zorganizowany jest rynek, przy dostawach dokładnie- na-czas i zero zapasów, wymaga on bardziej elastycznych – „nowoczesnych" jak się o nich mówi - form organizacji pracy; pomogliśmy stworzyć zawstydzające formy niepewnej pracy, konkretnie na rynku dystrybucji towarów. Pracownicy wynagradzani według stawki kilometrowej albo za paczkę to tylko przykłady w jaki sposób biznes postrzega koncepcję „nowoczesnej organizacji pracy"

Związki zawodowe i ruch pracowniczy powinny być dumne z tego co osiągnięto poprzez państwa opiekuńcze po drugiej wojnie światowej. Poprzez mobilizację społeczną i przesunięcie równowagi siły w społeczeństwie osiągnięto ogromny postęp społeczny. Nawet jeśli równowaga sił ulega obecnie zmianie a Europejski Model Społeczny znalazł się pod ogromnymi naciskami w epoce neoliberalizmu, prawdą jest, że Zachodnia Europa ciągle pozostaje najbardziej rozwiniętym regionem globu w zakresie ochrony socjalnej i praw związkowych. Powinniśmy jednak postawić pytanie: na jak długo? Wraz z naciskami negatywnymi istnieje ryzyko podważenia całego systemu.

Jednakże dokładnie z tego powodu z jakiego jesteśmy dumni z naszego Modelu Socjalnego, łączącego w sobie kulturę stosunków pracowniczych krajów nordyckich, południowych i innych krajów europejskich; walczymy przeciwko wszystkim wymierzonym w niego w ciągu ostatnich lat atakom. Nadszedł czas aby głośno i wyraźnie powiedzieć: **MAMY DOŚĆ! RĘCE PRECZ OD NASZYCH PRAW!**

Układy zbiorowe, prawo do akcji protestacyjnej oraz dialogu społecznego (dwu i trójstronnej współpracy) rozwinęły się jako kluczowe filary Europejskiego Modelu Społecznego. Jednak z chwila przesunięcia się równowagi sił dramatycznie na korzyść pracodawców w epoce neoliberalizmu, zaczęli oni w coraz większej mierze stawać się nieprzychylni wobec związków zawodowych. Pracodawcy zaczęli atakować to, z czym wcześniej zgadzali się w rokowaniach i porozumieniach ze związkami zawodowymi; kiedy równowaga sił była bardziej korzystna dla pracowników. W ten sposób dialog społeczny pozbawiany zostawał rzeczywistych treści w licznych okolicznościach. ETF pozostaje zobowiązana do dialogu społecznego, ale zdajemy sobie sprawę, że to co możemy osiągnąć z pracodawcami przy stole rokowań zależy od siły jaką potrafimy zmobilizować w miejscach pracy i w społeczeństwie. Dlatego naszym głównym zadaniem jest wzmocnienie naszych związków i zmobilizowanie dostatecznych sił społecznych aby zmienić równowagę sił w społeczeństwie.

Stymulowanie siły związku zawodowego

Znaczenie transportu i transportowców dla funkcjonowania zglobalizowanej gospodarki w całym łańcuchu transportowym musi być dobrze postrzegane przez wszystkich, poczynając od związków zawodowych. Pracodawcy są z pewnością świadomi słabości i zagrożeń wynikających funkcjonowania na rynku globalnym. Z tego względu związki zawodowe transportowców stanowią preferowany cel ich strategii liberalizacji rynku i deregulacji.

Celem sprawnego reagowania na wyzwania z jakimi konfrontowani są afilianci ETF, istnieje wyraźna potrzeba aby w możliwie najlepszy sposób wykorzystywali oni wszystkie możliwe narzędzia w obronie i na rzecz poprawiania warunków pracy swych członków.

Pierwszoplanowym zadaniem związków zawodowych jest doprowadzenie do: -średni poziom uzwiązkowionych pracowników w sektorze transportu musi zostać zwiększony jeśli chcemy dysponować zrównoważonym poziomem władzy. Ma to zasadnicze znaczenie dla wszelkich strategii prowadzących do wzmacniania związków zawodowych transportowców. Jednakże, przy kilku wyjątkach, mamy do czynienia ze zmniejszaniem ilości członków w ciągu minionych czterech lat od ostatniego Kongresu.

Mimo wpływu jaki aktualny kryzys gospodarczy mógł mieć lub nadal może mieć na zatrudnienie, faktem jest, że w ciągu ostatnich lat byliśmy świadkami stałego wzrostu transportu i to w odniesieniu do wszystkich jego rodzajów.

Tenże okres kryzysu i utraty miejsc pracy musi postrzegany być przez związki zawodowe także jako okazja: jest to moment wzmocnienia wcześniejszych żądań związanych z przyjęciem zrównoważonych polityk, ale także poszerzenia zakresu naboru i zorganizowania oraz interweniowania bliżej miejsca pracy.

a) Rozszerzenie skutecznego wpływania związku zawodowego

Jak wspomniano powyżej, średni poziom przynależności związkowej w sektorze transportu pozostaje niski a my pomagamy tendencji spadkowej. Nawet stwierdzając, że istnieją liczne czynniki zewnętrzne wobec ruchu pracowniczego jakie mogą przyczyniać się do dystansowania się pracowników od ich organizacji przedstawicielskich, wszystkim wiadomo, że ilość szarych obszarów utrzymuje się, co stwarza okazję do stymulowania naboru.

Zorganizowanie **pracowników nieuzwiązkowionych i zatrudnionych na umowach śmieciowych** ma zasadnicze znaczenie w czasie kryzysu. Nie tylko mogą oni widzieć związki zawodowe walczące na rzecz ochrony także ich miejsc pracy, ale jest to także sposób zapobiegania zwiększania liczby bezrobotnych jaka wywiera presję na rokowania zbiorowe zatrudnionych.

Promowanie **zatrudnienia kobiet** w sektorze transportu, wraz z lepszą integracją żądań związanych z zagadnieniami płci w rokowaniach zbiorowych są także rozwiązaniami zasługującymi na większe zainteresowanie afiliantów. Transport dysponuje wysokim potencjałem zwiększonego zatrudniania kobiet a związki zawodowe mają pełen interes w uczestniczeniu od samego początku w gwarantowaniu im adekwatnej, pozbawionej dyskryminacji integracji. W tym zakresie niezbędne jest aby zagadnieniom zajmowania się sprawami płci przyznawać najwyższy priorytet w ramach polityk związkowych.

Zajęcie się **młodymi transportowcami** wymagać będzie nowych form, możliwie mniej formalnych, dla zagwarantowania ich uczestnictwa w życiu i debatach związku zawodowego. Szczególne znaczenie ma wymiana doświadczeń w całych sektorach i w całej Europie. Młodzi pracownicy są nie tylko przyszłością związków zawodowych, są także przyszłością transportu. W istocie, coraz więcej słyszymy o braku atrakcyjności profesji związanych z transportem. Związki zawodowe muszą mieć zdolność wysłuchiwania oczekiwań młodych ludzi celem pełnego ich zintegrowania z postulatami swych rokowań. Ważne jest także włączenie żądań młodych ludzi jako obywateli w ogólniejszej polityce związkowej, a przez to tworzenie więcej obszarów wspólnego zainteresowania.

Ilość **pracowników migrujących** w europejskim transporcie rośnie i często pracownicy ci nie tylko pozostają poza związkami, ale ponadto w ich krajach zamieszkania nie ma związków zawodowych zdolnych do reprezentowania ich interesów jako pracowników mobilnych. Kilku afiliantów posiada już własne doświadczenia z pracownikami migrującymi w strategicznych lokalizacjach gdzie można się do nich zwracać. Rzecz dotyczy informowania, ale także naboru i uzwiązkowienia w związkach kraju gospodarza. Inni koncentrują się na kluczowych punktach granicznych albo węzłach gdzie udostępniają informacje w głównych językach pracowników migrujących.

Personel kierowniczy i profesjonalny w transporcie także staje się coraz ważniejszy a w minionych latach zwiększała się liczba profesjonalistów. Zrozumienie specyficznych oczekiwań tego typu pracowników pozwoli także związkom zawodowym na objęcie nie tylko rosnącego segmentu siły roboczej ale także promowania lepszego zrozumienia miedzy różnymi typami pracowników w tym samym przedsiębiorstwie albo w ramach branży transportowej.

Logistyka jest innym sektorem gdzie związki transportowców nie zainwestowały dostatecznych środków. Tym niemniej wiele należy dokonać w odniesieniu do obszarów podstawowych praw, czasu pracy, należytego szkolenia itd. w jakich związki zawodowe będą w stanie wywierać swój wpływ. Przy pomocy nowo powołanego Komitetu ds. Logistyki, ETF chce stymulować swe działania na rzecz tych pracowników.
ETF będzie kontynuowała swą pracę z afiliantami celem zwiększenia przynależności związkowej w transporcie i w szczególności zajmie się zidentyfikowanymi powyżej kategoriami pracowników.

Komitet Kobiet ETF nadal będzie kontynuował swą działalność kierując się planem działania jaki zostanie przyjęty przez Konferencję Kobiet oraz pozytywnymi doświadczeniami ze specyficznych posiedzeń w różnych sekcjach na temat zagadnień płci.

ETF włączy zagadnienie zorganizowania nieuzwiązkowionych do swych projektów w zakresie informowania i szkolenia, identyfikując kluczowe sektory i regiony do interwencji priorytetowej.
Jeśli chodzi o młodych pracowników, ETF zorganizuje w roku 2011 Konferencję Młodych Transportowców Europejskich, zaś w ciągu roku 2010 realizować będzie rozmaite działania przygotowawcze.

ETF będzie dalej współpracowała z afiliantami nad rozwijaniem kampanii informacyjnych dla transportowców, włącznie z pracownikami migrującymi, we wspólnie uzgodnionych strategicznych lokalizacjach.

b) Promowanie współpracy transgranicznej

Ważnym frontem w rozwijaniu siły związków zawodowych jest zwiększenie współpracy transgranicznej. Rosnąca ilość spółek wielonarodowych dominujących na kluczowych rynkach i osiach transportowych stwarza potrzebę dodatkowej koordynacji związkowej oraz wymiany informacji.

W ramach Strategii Zorganizowania Globalnego ITF przyjętej na Kongresie w Durbanie w roku 2006, ETF ma do odegrania kluczową rolę ponieważ większość **operatorów globalnych** prowadzi znaczącą działalność poprzez kontynent europejski. Z tego względu konieczne jest skonsolidowanie współpracy między dwoma sekretariatami gwarantującej czasowe programowanie działań i wspólnego definiowania priorytetów.

Szczególną uwagę należy poświęcić **kluczowym węzłom i korytarzom** gdzie, wraz z koordynacyjną rolą ETF, afilianci racjonalizować mogą swe środki, dzielić się kosztami i zwiększyć swą widzialność wśród transportowców.

Idea **przynależności transgranicznej** omawiana była przy licznych okazjach i postrzegana jest jako ewentualny sposób na pokonanie trudności w zakresie organizowania pracowników transportu w ich krajach ojczystych, nawet jeśli są tylko pracownikami tymczasowymi.

Innym obszarem gdzie ETF musi dalej rozwijać wspólną pracę z członkami jest **koordynacja rokowań zbiorowych,** ze szczególną koncentracją na spółkach wielonarodowych. Wymiana informacji na temat wydarzeń w całej Europie ma zasadnicze znaczenie dla związków zawodowych aby doprowadzić do rokowań zbiorowych oraz dla koordynowania ich praktyki wobec wydarzeń poza tym obszarem. Pewne doświadczenia istnieją już w sektorze kolejnictwa i inne sekcje mogą oprzeć się na tym czego już dokonano.

ETF przyjęła politykę w zakresie spółek wielonarodowych odnosząca się głównie do koordynowania zarówno związków zawodowych jak i **ERZ**[1] w takich dziedzinach jak zajmowanie się rozwiązaniami restrukturyzacyjnymi na poziomie europejskim/wielonarodowym. Ten typ koordynacji i wymiany informacji ma fundamentalne znaczenie dla afiliantów aby należycie zajmowali się negocjacjami ze spółkami wielonarodowymi.
ETF będzie kontynuować pracę blisko z ITF w odniesieniu do operatorów globalnych i spółek wielonarodowych, we współpracy z globalnymi sieciami związkowymi; tam gdzie takowe istnieją.
Istniejące studia i badania wykorzystywane będą do identyfikacji i wspierania prac priorytetowych na poziomie europejskim w odniesieniu do głównych węzłów i korytarzy, zawsze w bliskiej współpracy z odnośnymi afiliantami krajowymi.
Dyskusje na temat przynależności transgranicznej oraz koordynacji rokowań zbiorowych sprowadzić trzeba także do poziomu sekcyjnego aby zidentyfikować jakie modele mogą lepiej służyć ochronie pracowników transportu, przy równoczesnym wzmacnianiu siły związku zawodowego.

---

[1] Oddzielna uchwała zajmie się konkretnie pracą ERZ

c) Edukacja i szkolenie na usługach członków

ETF ma do odegrania istotną rolę w promowaniu budowania zdolności wykonawczej jej organizacji członkowskich. Poprzez bliższe kontakty z afiliantami w różnych regionach, możliwe było także zidentyfikowanie przez Sekretariat obszarów priorytetowych dla interwencji.
Celem zapełnienia luki między lepiej przygotowanymi afiliantami i innymi jakim pomoc jest bardziej potrzebna, ETF przyzna priorytet rozwojowi **modułów szkolenia podstawowego** zajmujących się umiejętnościami komunikacyjnymi i negocjacyjnymi, dialogiem społecznym i strategiami organizacyjnymi. Afilianci z Europy Środkowej i Wschodniej, a także nowo wybrani związkowcy z krajów Europy Zachodniej powinni mieć priorytetowy dostęp do takich działalności. Dalej rozwijana powinna być współpraca z Wydziałem Edukacji ETF oraz Europejskim Instytutem Związków Zawodowych (ETUI), gwarantując niezbędne dostosowania do specyficznych potrzeb regionalnych.
Informacja jest także istotnym narzędziem zapewniającym ETF widzialność wśród członków i dzielenie się doświadczeniami i dobrymi praktykami. Obok posiedzeń sekcji, Sekretariat rozwija liczne inne działania o jakich często afilianci nie mają świadomości. Wdrożenie uzgodnionej Strategii Komunikacyjnej, w szczególności wobec afiliantów ETF, musi pozostać głównym priorytetem.

d) Europejski Sektorowy Dialog Społeczny [2]

Będąc aktualnie zaangażowaną w sześć komitetów sektorowego dialogu społecznego (SSDC), ETF w sposób powtarzający się potwierdzała swe zobowiązanie wobec **Europejskiego Dialogu Społecznego,** gdzie może uzyskać wartość dodaną dla swych członków. Zbyt często konfrontowani jesteśmy z brakiem mandatu pracodawców albo ich brakiem woli zaangażowania się w skuteczne negocjacje.

Raz jeszcze, jedynie z silnymi związkami zawodowymi możliwe będzie uzyskanie równowagi siły pozwalającej sprowadzić organizacje pracodawców do negocjacji mogących przynieść poprawę warunków pracy i życia naszych członków.

Chociaż ważne jest utrzymanie się na torze budowania siły związków zawodowych, ETF będzie kontynuowała zabieganie o pozytywne wyniki z istniejących SSDC a także o ewentualne utworzenie SSDC dotyczącego pracy w portach.

e) Obrona praw związków zawodowych

Wobec aktualnej fali ataków na prawa pracownicze i związkowe, ETF musi kontynuować swój udział w awangardzie europejskiego ruchu związkowego jaka **odmawia sprzeniewierzenia się podstawowym prawom i zasadom.**

ETF będzie kontynuować prace wspólnie z ITF, EKZZ oraz innymi Europejskimi Federacjami Związków Zawodowych celem ochrony i wzmocnienia Europejskiego Modelu Socjalnego, interweniując wobec instytucji europejskich, promując sojusze z odnośnymi NGO (organizacjami pozarządowymi) zwalczając wezwania o dalszą deregulację oraz wyeliminowanie zbiorowych praw socjalnych.

f) Silna ETF

Siła ETF pochodzi od jej członków. Tak jak jej afilianci na poziomie krajowym, ETF może jedynie być skuteczna w swej roli reprezentowania swych członków na poziomie europejskim, jeśli szanowana jest z powodu powagi swej pracy oraz ze względu na równowagę sił zapewnioną przez afiliantów w stosunku do instytucji oraz organizacji pracodawców. Czy w sytuacji gdy ponad 70% naszego aktualnego ustawodawstwa krajowego wynika z ustawodawstwa UE, możemy pozwolić sobie na ignorowanie posiadania silnej reprezentacji w Brukseli?

ETF nie będzie „organizacja posiedzeniową", ale organizacją stawiającą opór. Ustalone powyżej obszary działania wymagają aktywnego zaangażowania wszystkich, afiliantów oraz Sekretariatu, oraz nowych form pracy i komunikowania się, nowych nastawień i chęci do podejmowania decyzji. Przeprowadzona musi zostać poważna debata nad priorytetami oraz dokonać należy właściwej oceny środków w ramach Federacji aby mogła ona robić to, czego oczekują od niej afilianci i wymagają potrzeby. ETF będzie potrzebowała nowych **środków kadrowych i finansowych** aby realizować swe obowiązki.

Silna ETF zbudowana będzie na silnych związkach z większymi zasobami ludzkimi i finansowymi. Dlatego będą one przyczyniać się do wzmacniania ETF poprzez działania narodowe i zdolność do angażowania się w walkę na rzecz wspólnych celów na poziomie europejskim.

---

[2] Także w tej sprawie Kongres omówi konkretną uchwałę.

REZOLUCJA 4

EUROPEJSKI SEKTOROWY DIALOG SPOŁECZNY

Globalny kryzys gospodarczy będący wynikiem załamania się międzynarodowych rynków finansowych ma dramatyczny wpływ na środki utrzymania pracowników na całym świecie. Europa nie jest wyjątkiem i nastąpiła strata miejsc pracy liczona w setki/tysiące we wszystkich branżach. Zamykane są SME (małe i średnie przedsiębiorstwa) a spółki wielonarodowe albo redukują miejsca pracy albo ograniczają czas pracy. Pracownicy tymczasowi, zatrudnieni na niepełnych etatach i na ryzykownych umowach o pracę stają się pierwszymi ofiarami.

Jeśli, w przeszłości, europejski model socjalny był atakowany, pogłębiający się kryzys finansowy, gospodarczy i socjalny wyjaśnia każdego dnia coraz bardziej potrzebę europejskiej regulacji socjalnej. „Acquis socjalne Wspólnoty" oparte były dotychczas w głównej mierze na ustawodawstwie. Ostatnio, pewne porozumienia stały się wiążące poprzez tzw. „europejskie ustawodawstwo negocjowane", wynikające z porozumień między partnerami społecznymi, jak to przewiduje Traktat Amsterdamski.

Od lat ETF zaangażowana jest w Europejski Sektorowy Dialog Społeczny (ESSD) obejmujący następujące sektory: Kolejnictwo, Transport Drogowy, Żeglugę Śródlądową, Rybołówstwo, Lotnictwo Cywilne i Transport Morski. Struktury te wykorzystują różnorodne narzędzia (porozumienia, oświadczenia, wspólne projekty ...), postanawiają o należytych wspólnych zaleceniach przekazywanych instytucjom europejskim i krajowym członkom należącym do partnerów społecznych, a także definiują priorytety włączone do ich programu pracy. Te spośród Europejskich Sektorowych Komitetów Dialogu Społecznego (ESSDC) w jakie zaangażowana jest ETF należą do najbardziej produktywnych.

Jeśli chodzi o ETF, ESSD Muszą przyczyniać się do promowania wzrostu, jakości miejsc pracy, Europy socjalnej i zrównoważonych polityk transportowych. ETF postrzega tę pracę jako sposób dalszego wzmacniania autonomii partnerów społecznych. Tym niemniej należałoby powiedzieć, że jeśli chodzi o ETF, podejście negocjacyjne i podejście legislacyjne uzupełniają się i oba są potrzebne do celu rozwijania praw socjalnych. W tym kontekście, niezbędne jest aby europejskie polityki transportowe integrowały w legislacji wymiar socjalny, co jak dotąd nie ma miejsca.

Istnieją ciągle istotne przeszkody do pokonania.

ETF ma świadomość, że rozwój europejskiego dialogu społecznego zakłada wstępnie silne zaangażowanie się przedstawicieli europejskich i narodowych pracodawców oraz związków zawodowych. W tym kontekście, ETF podkreśla istotne znaczenie dialogu społecznego dla budowania zaufania i dobrej wiary między związkami zawodowymi i pracodawcami oraz dla znajdowania zrównoważonych rozwiązań kwestii socjalnych oraz rozwijania spójności socjalnej na poziomie europejskim i krajowym. Dlatego ETF wyraża żal z powodu braku chęci pracodawców w pewnych sektorach do angażowania się w konstruktywne i owocne dyskusje i negocjacje. Niechęć licznych organizacji pracodawców do przyznania wyraźnego mandatu ich stowarzyszeniom europejskim do negocjowania w ich imieniu okazała się największą przeszkodą uniemożliwiającą postęp w rozmaitych ESSDC.

Co więcej, ESSD nie może być instrumentem zajmowania się przedstawicieli transportu i rybołówstwa innymi priorytetami: przy uzgadnianiu wspólnych programów pracy i działań, chociaż istnieć musi wspólny interes dla organizacji pracowników i pracodawców, ETF musi zawsze gwarantować istnienie potencjału wartości dodanej dla swych członków a wynikającego z tych działań, projektów itd.

Powiększenie UE wskazało na znaczenie szeregu spraw: brak reprezentatywnych organizacji pracodawców w kilku nowych Państwach Członkowskich i krajach kandydujących, czasami wysoce podzielone związki zawodowe, a w konsekwencji, bardzo niski stopień objęcia opartymi o sektor

układami zbiorowymi w tych krajach. Oprócz takich problemów w tych krajach, sama przyszłość autonomicznych negocjacji europejskich przez partnerów społecznych (artykuł 139) jest kwestionowana. Niedawne deklaracje funkcjonariuszy Komisji, że mogą oni zalecać dokonywanie rewizji tekstów prawnych wynikających z porozumień partnerów społecznych, bez wzajemnego uzgodnienia, niesie ryzyko dokonania niemożliwego do zaakceptowania precedensu, a przez to podważenie wysiłków i zaufania partnerów społecznych.

EESD musi być lepiej wzajemnie powiązany z dialogami/rokowaniami na poziomie krajowym. Europejski dialog społeczny musi być także lepiej ustrukturyzowany na poziomie związków zawodowych (zagadnienia odnośnie delegacji, mandatów itd.). Na sprawy te należy zareagować jeśli ruch związkowy ma z powodzeniem budować prawdziwie europejski poziom regulacyjny i negocjacyjny. Przed posiedzeniami powinny być przez członków ETF budowane strategie.

Decyzja Komisji z dnia 20 maja 1998 przewiduje, że ESSDC powinny być konsultowane przez Komisję Europejską w zakresie wydarzeń mogących mieć skutki socjalne na poziomie europejskim. Nie zawsze ma to miejsce. Najczęściej służby Komisji (DG TREN oraz DG MARE) nie konsultują odnośnych ESSDC w sprawie propozycji mających skutki socjalne, czasami po prostu informując o wydarzeniach po ich wystąpieniu.

Dalsza droga

ESSD powinien wstąpić w nową fazę poprawiającą możliwości negocjacyjne partnerów społecznych i w ramach jakiej europejskie stowarzyszenia pracodawców w transporcie angażować się będą we wspólne inicjatywy z przedstawicielami ETF celem wdrożenia programów naprawczych i polityk branżowych gwarantujących przyszłość branżową i socjalną dla różnych sektorów transportu i rybołówstwa. ETF starać się będzie o bardziej aktywne zaangażowanie pracodawców w zwalczanie kryzysu poprzez dojrzałą praktykę europejskiego dialogu społecznego w duchu podejścia „nie ma przegranych". ETF promować będzie strategie zarządzania miejscami pracy i kapitałem ludzkim.

ETF chce wprowadzić skok jakościowy w sektorowym dialogu społecznym w całej Europie, zwłaszcza w zakresie lepszych relacji wzajemnych tego ostatniego z poziomami krajowymi i międzysektorowymi w Europie. ETF zagwarantuje rozbudowę zdolności swych członków i, w szczególności, tych pochodzących z nowych Państw Członkowskich oraz z krajów kandydujących, aby mogli oni, między innymi, w pełni uczestniczyć w ESSD a także wzmocnić dialog dwustronny na poziomie krajowym.

ETF wzmocni wdrażanie i monitorowanie europejskich porozumień ramowych, wspólnych oświadczeń oraz kodeksów postępowania podpisanych z organizacjami pracodawców. ETF uczestniczyć będzie w wysiłkach mających na celu zagwarantowanie „konwergencji pod prąd" tych narzędzi.

ETF kontynuować będzie zabiegi o adekwatne konsultacje oficjalne ESSDC przez Komisję w zakresie wszystkich zagadnień i propozycji na poziomie wspólnotowym mających implikacje socjalne. Wszystkie odnośne informacje i rozsądne terminy końcowe muszą przekazywane być do ESSDC, aby te mogły z kolei, odpowiednio reagować na konsultacje. Komisja musi realizować swe obowiązki proponującego teksty ustawodawcze w konsultacji z partnerami społecznymi.

Przy zastosowaniu rozmaitych środków, Komisja powinna zdecydowanie zachęcać europejskie stowarzyszenia pracodawców transportowych do posiadania mandatu do zaangażowania się w wiążące negocjacje. Komisja powinna wyraźnie wyjaśnić pracodawcom ich obowiązki i przeprowadzić dyskusje z odnośnymi stowarzyszeniami na temat dalszej drogi. ETF dostępna będzie jedynie do mających znaczenie rokowań, jakie mogą wnieść wartość dodaną na rzecz poprawy warunków życia i pracy pracowników transportu i rybołówstwa.

REZOLUCJA 5

PODSTAWOWE PRAWA A SWOBODY GOSPODARCZE

I - Początek

MOP (Międzynarodowa Organizacja Pracy) ustanawia w ramach struktury trójstronnej, z udziałem nie tylko partnerów społecznych ale także rządów, normy minimalne w licznych sektorach branżowych. Dokładnie ze względu na ich charakter norm minimalnych, instrumenty przez nich przyjmowane stanowią podstawę poniżej jakiej żadne Państwo Członkowskie nie może akceptować swoich norm.

Narastająca w UE tendencja do ograniczania zdolności Państw Członkowskich do aktywnego interweniowania w organach międzynarodowych, pod nieuzasadnionym pretekstem zagwarantowania skoordynowanego podejścia ze strony UE, wzbudza jednak obawy co do kresu ograniczania przez UE gotowości swych Członków do pracy na rzecz poprawy ram globalnych w odniesieniu do norm bezpieczeństwa, socjalnych, pracowniczych i środowiskowych.

Z drugiej strony, jak to jest możliwe, że po ratyfikowaniu przez wszystkie Państwa Członkowskie (oraz kraje kandydujące) Podstawowych Norm Pracy MOP, włącznie z odnoszącymi się do wolności stowarzyszania się, rokowań zbiorowych oraz prawa do strajku, Komisja dąży do ważenia realizowania podstawowych praw socjalnych i pracowniczych wobec ewentualnych skutków jakie może to mieć na tak zwane swobody rynkowe?

II- Uznana hierarchia – od globalnej do regionalnej

MOP założona została w roku 1919, w cieniu niszczącej wojny, celem realizowania wizji opartej na założeniu, że uniwersalny, trwały pokój może być ustanowiony jedynie w oparciu o godziwe traktowanie ludzi pracy. MOP stała się pierwszą specjalistyczną agencją Narodów Zjednoczonych w roku 1946.[1]

W dniu 9 maja 1950, Deklaracja Schuman'a zaproponowała powołanie Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali (EWWS), jaka stała się rzeczywistością w wyniku Traktatu Paryskiego z dnia 18 kwietnia 1951 roku. Wprowadza ona wspólny rynek węgla i stali między sześcioma krajami założycielskimi (Belgia, Republika Federalna Niemiec, Francja, Włochy, Luksemburg i Holandia). Celem, w cieniu II Wojny Światowej, było zagwarantowanie pokoju między europejskimi krajami zwycięskimi i przegranymi i doprowadzenie do ich równości i współpracy poprzez wspólne instytucje.[2]

Zgodnie z ustawodawstwem i zwyczajami europejskimi, każda instytucja ze starszeństwem wyższym od Unii Europejskiej szanowana jest w zakresie jej funkcjonowania, opinii i operacji. Ponieważ MOP jest starsza od Unii Europejskiej o ponad 30 lat, zasługuje na poszanowanie w każdej mierze przez Unię Europejską.

W kategoriach prawnych możemy powiedzieć, że istnieje „hierarchia źródeł prawa". Oznacza to, że teksty ustawodawcze maja wyraźny porządek ważności. Prawo krajowe jest nadrzędne wobec regionalnego, a regionalne wobec lokalnego.

Kierując się takim samym uzasadnieniem wobec poziomu globalnego, możemy stwierdzić, że teksty globalne powinny być nadrzędne wobec europejskich, mając na uwadze tę hierarchię źródeł prawa – jaka jest uniwersalnie przyjęta – wyraźnie uznając, że korzystniejsze prawo zawsze może być przyjęte na różnych (włącznie z regionalnymi) poziomach.

---

1 Strona internetowa MOP
2 Strona internetowa Komisji

III- Międzynarodowe normy minimalne a ustawodawstwo UE

Przy licznych okazjach Komisja Europejska podejmowała inicjatywy proponowania włączenia konwencji MOP i innych instancji międzynarodowych w ramy prawne Wspólnoty. Tak było także w przypadku porozumień partnerów społecznych, konkretnie w sektorze morskim, jakie przekładały Konwencje MOP w dyrektywy UE, przy pełnym wsparciu Komisji. Jednak przy innych okazjach Komisja odmawiała dostosowania do już uzgodnionych instrumentów, jak to było w przypadku apeli do Komisji ze strony pracowników portowych o promowanie ratyfikacji przez Państwa Członkowskie Konwencji MOP nr 137 i 152 dotyczących pracy w portach. Argumentowała, że Konwencja wykracza przeciw swobodom rynkowym w zakresie świadczenia usług i prowadzenia działalności gospodarczej.
Wychodząc z długotrwałej tradycji socjalnej MOP, jest całkowicie nie do przyjęcia aby Konwencje MOP wynikające z lat trójstronnych rokowań nie były uznawane przez Komisję Europejską jako niepodważalne, uniwersalne odniesienia minimalne.

Niedawne orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) – Viking, Laval,Rueffert oraz Luksemburg- mogą mieć daleko idące negatywne reperkusje w stosunku do praw pracowniczych i socjalnych ludzi pracy w Europie. Podstawowe swobody i prawa o uzyskanie jakich dla swych członków tak ciężko walczyły związki zawodowe, są obecnie narażone na niebezpieczeństwo przez zadekretowanie ETS iż odnośne prawa muszą być ograniczone celem unikania jakichkolwiek ewentualnych ograniczeń swobód gospodarczych jakie maja centralne znaczenie dla Traktatu ustanawiającego WE. Chociaż te cztery spory powstały w czterech różnych Państwach Członkowskich, precedensowa decyzja ETS ma zastosowanie do wszystkich Państw Członkowskich UE i uzyskała pełne poparcie Komisji Europejskiej.

Stając wobec ewentualnych sprzeczności między orzeczeniem Trybunału a instrumentami MOP do jakich mogłoby dochodzić, niektórzy w Komisji stwierdzili wyraźnie, że ustawodawstwo Wspólnoty jest nadrzędne nad Konwencjami MOP, a konkretnie nad ewentualnymi naruszeniami Konwencji MOP nr 98 dotyczącej stosowania zasad prawa organizowania się i rokowań zbiorowych.

Sytuacja jest tragiczna, ruch związków zawodowych w Europie został strategicznie zaatakowany a prawa pracownicze narażone na szwank, jedyne długofalowe rozwiązanie polega na takiej zmianie prawa europejskiego aby prawa pracownicze uzyskały formalną ochronę.

.

IV- Droga postępowania

Od roku 2007 wszystkie Państwa Członkowskie UE ratyfikowały osiem Konwencji podstawowych MOP albo Głównych Norm Pracy:

- Wyeliminowanie pracy przymusowej — Konwencje 29 & 105
- Swoboda stowarzyszania — Konwencje 87 & 98
- Wyeliminowanie dyskryminacji — Konwencje 100 & 111
- Zakaz pracy dzieci — Konwencje 138 & 182

ETF DOMAGA SIĘ aby Komisja Europejska podjęła wszelkie możliwe środki dla zagwarantowania, że na wszystkich etapach *acquis* Wspólnoty pozostają zgodne z tymi podstawowymi konwencjami, nie podważając zasady bardziej korzystnych warunków i klauzuli zakazującej regresji.

ETF DOMAGA SIĘ PONADTO aby wszystkie odnośne Konwencje dotyczące transportu i rybołówstwa traktować jako minimum jakie nie może być kwestionowane w ustawodawstwie europejskim. Niezbędna koordynacja interwencji Państw Członkowskich UE w organach globalnych lub regionalnych nie może być używana do uniemożliwienia poszczególnym Państwom Członkowskim przedkładania propozycji stymulujących bezpieczeństwo, prawa socjalne lub ochronę pracowników.

ETF ŻĄDA przestrzegania Konwencji MOP. MOP uznaje prawo do strajku za prawo podstawowe: „Prawo do strajku jest jednym z zasadniczych środków poprzez jakie pracownicy i ich stowarzyszenia mogą uzasadnienie promować i bronić swe interesy gospodarcze i socjalne. Minimalne usługi nie mogą być wymagane, za wyjątkiem usług o podstawowym znaczeniu w dosłownym sensie tego określenia, tj. zagrożenie życia, bezpieczeństwo osobiste albo zdrowie populacji". Strajki w sektorze transportu nie generują takich zagrożeń.

ETF ZDECYDOWANIE WSPIERA wezwania EKZZ do przyjęcia prawnie wiążącego „protokołu postępu społecznego" dołączonego do Traktatu Europejskiego[3]. Proponowany protokół skutecznie podporządkuje swobody gospodarcze przewidziane w Traktacie prawom socjalnym i pracowniczym.

ETF WZYWA do rewizji Dyrektywy o Pracownikach Delegowanych celem wyjaśnienia, że nigdy nie miała zamiarze obniżać ochrony i praw pracowników delegowanych ale raczej zagwarantować podstawową zasadę fundamentalną „równe wynagrodzenie za równą pracę" oraz, że zastosowanie mają i nadrzędne są warunki kraju gospodarza.

ETF WZYWA swych afiliantów do aktywnego informowania i mobilizowania ich członków w ramach kampanii wyborczej do Parlamentu Europejskiego celem udzielenia wsparcia tym kandydatom, którzy zaangażują się, po wybraniu, w promowanie wyżej wspomnianych zasad i spraw.

ETF DOMAGA SIĘ ustanowienia Europejskiego Obserwatorium Socjalnego do dokonywania oceny wdrożenia ustawodawstwa socjalnego, do monitorowania wysiłków promujących wysoki poziom zatrudnienia, gwarancji ochrony socjalnej, walki z wyłączeniami socjalnymi, wysoki poziom edukacji, szkolenia oraz ochrony zdrowia ludzkiego, a także protokół postępu społecznego.

[3] Załączony jako aneks do niniejszego dokumentu

Propozycja EKZZ Protokołu Postępu Społecznego

PROTOKÓŁ DOTYCZĄCY RELACJI MIĘDZY SWOBODAMI GOSPODARCZYMI A PODSTAWOWYMI PRAWAMI SOCJALNYMI W ŚWIETLE POSTĘPU SPOŁECZNEGO

Wysokie umawiające się strony,

ODNOSZĄC SIĘ do Artykułu 3(3) Traktatu o Unii Europejskiej,

POTWIERDZAJĄC swe przywiązanie do podstawowych praw socjalnych zdefiniowanych w Europejskiej Karcie Socjalnej podpisanej w Turynie dnia 18 października 1961 roku oraz we Wspólnotowej Karcie Społecznych Praw Podstawowych Pracowników z roku 1989,

PRZYWOŁUJĄC, że Unia pracuje na rzecz wysoce konkurencyjnej społecznej gospodarki rynkowej, mając na celu pełne zatrudnienie i postęp społeczny, (Artykuł 3(3) numer 1 TUE)

PRZYWOŁUJĄC, że wspólny rynek stanowi podstawowy aspekt konstrukcji Unii, ale, że nie stanowi to kresu jako takiego, ponieważ powinien być wykorzystywany jako droga do dobrostanu wszystkich, zgodnie z tradycją postępu społecznego utrwaloną w historii Europy;

ZWAŻYWSZY, że, zgodnie z Artykułem 6(1) Traktatu o Unii Europejskiej, Unia uznaje prawa, swobody i zasady ustanowione w Karcie Praw Podstawowych, a w szczególności zawarte w tej Karcie podstawowe prawa socjalne,

MAJĄC NA WZGLĘDZIE że, zgodnie z Artykułem 9 (nowa horyzontalna klauzula socjalna) Traktatu w sprawie Funkcjonowania UE, przy określaniu i wdrażaniu swych polityk i działań, Unia uwzględnia wymagania związane z promowaniem wysokiego poziomu zatrudnienia, gwarancje odpowiedniej ochrony społecznej, walkę z wyłączeniami społecznymi oraz wysoki poziom edukacji, szkolenia i ochrony zdrowia ludzkiego,

MAJĄC NA UWADZE, że Unia i Państwa Członkowskie mają jako swój cel poprawione warunki pracy i życia, aby możliwa była ich harmonizacja przy równoczesnym zachowaniu poprawy (Artykuł 136(1) TWE = Artykuł 151(1) TF UE);

PRZYWOŁUJĄC, że Unia uznaje i promuje rolę partnerów społecznych, przy uwzględnieniu różnorodności systemów krajowych, oraz ułatwiać będzie dialog między parterami społecznymi, przy poszanowaniu ich autonomii (Artykuł 136a nowy = Artykuł 152 TF UE);

CHCĄC podkreślić fundamentalne znaczenie postępu społecznego dla uzyskania i utrzymania wsparcia obywateli europejskich i pracowników dla projektu europejskiego;

MAJĄC ZAMIAR sporządzić bardziej precyzyjne postanowienia dotyczące zasady postępu społecznego i jej stosowania;

UZGODNIWSZY następujące postanowienia, jakie dołączone zostaną do Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 1
Zasady

Europejski model socjalny charakteryzuje się nierozerwalnym powiązaniem między osiągnięciami gospodarczymi i postępem społecznym, w jakim wysoce konkurencyjna społeczna gospodarka rynkowa nie jest celem samym w sobie, ale powinna służyć dobrostanowi wszystkich, zgodnie z tradycją postępu społecznego zakorzenioną w historii Europy i potwierdzoną w Traktatach.

Artykuł 2
Definicja postępu społecznego i jego stosowanie

Postęp społeczny i jego stosowanie oznacza w szczególności:

(1) Unia:

a. Poprawia warunki życia i pracy swej populacji a także wszelkie inne warunki socjalne;

b. Gwarantuje skuteczne realizowanie podstawowych praw socjalnych i zasad, a w szczególności prawa do rokowań, zawierania i egzekwowania układów zbiorowych i podejmowania działań zbiorowych;

c. W szczególności chroni pracowników przez uznanie prawa pracowników i związków zawodowych do dążenia do ochrony istniejących norm a także do poprawy warunków życia i pracy pracowników w Unii także poza istniejące (minimalne) normy, zwłaszcza w walce z nieuczciwą konkurencją wynagrodzeniami i warunkami pracy, oraz żądania równego traktowania pracowników niezależnie od przynależności państwowej lub jakichkolwiek innych powodów;

d. Gwarantuje, że ulepszenia są zachowane, i unika się jakiejkolwiek regresji w odniesieniu do jej już istniejącego ustawodawstwa wtórnego.

(2) Państwa Członkowskie i/lub Partnerzy Społeczni:

a. nie uniemożliwia się im utrzymywania lub wprowadzania surowszych środków ochronnych kompatybilnych z Traktatami;

b. w sytuacji wdrażania ustawodawstwa wtórnego Unii, unikają wszelkiej regresji swego prawa krajowego, bez uszczerbku dla prawa Państw Członkowskich do rozwijania, w świetle zmieniających się okoliczności, różnych ustawodawczych, regulacyjnych i umownych postanowień przestrzegających prawo Unii i cel postępu społecznego.

Artykuł 3
Relacja między prawami podstawowymi i prawami gospodarczymi

(1) Nic w Traktatach, a w szczególności ani swobody gospodarcze ani przepisy o konkurencji, nie ma priorytetu nad podstawowymi prawami socjalnymi i postępem społecznym zdefiniowanym w Artykule 2. W przypadku konfliktu, pierwszeństwo mają podstawowe prawa socjalne.

(2) Swobody gospodarcze nie mogą być interpretowane jako przyznawanie przedsiębiorstwom prawa do korzystania z nich w celu lub ze skutkiem unikania lub omijania krajowych praw i praktyk socjalnych i zatrudnieniowych albo w celu dumpingu socjalnego.

(3) Swobody gospodarcze, ustanowione w Traktatach, interpretowane są w taki sposób nie naruszający korzystania z podstawowych praw socjalnych uznanych w prawie państw Członkowskich i Unii, włącznie z prawem do rokowań, zbiorowych, oraz nie naruszający autonomii parterów społecznych kiedy korzystają z tych praw podstawowych w dążeniu do realizacji interesów socjalnych i ochrony pracowników.

Artykuł 4
Kompetencje

W zakresie zagwarantowania postępu społecznego, Unia, jeśli okaże się to konieczne, podejmie działania zgodnie z postanowieniami Traktatów, w tym w oparciu o (Artykuł 308 TWE = Artykuł 352 TF UE)

REZOLUCJA 6

KOORDYNACJA W DZIEDZINIE SPÓŁEK WIELONARODOWYCH I EUROPEJSKICH RAD ZAKŁADOWYCH

Afiliowani członkowie ETF uczestniczący w Kongresie ETF 2009

Potwierdzają ponadnarodowy charakter transportu w obrębie Rynku Wewnętrznego UE. W Europie, transport jest powiązany organicznie ze sposobem w jakim aktualnie gospodarka jest kształtowana w obrębie Rynku Wewnętrznego UE. Swoboda działalności gospodarczej rozszerzona na całą Europę oraz, z drugiej strony, narastająca mobilność ludzi na kontynencie, wymagają szybkich i efektywnych usług i operacji transportowych w skali europejskiej. Stąd rosnąca obecność – w transporcie - spółek wielonarodowych starających się umiejscowić w niezmiernie konkurencyjnym środowisku. Transport jest branżą wystawioną na zewnętrzne zmiany strukturalne (takie jak te powodowane, między innymi, delokalizacja wytwarzania i produkcji).Ponadto, transport podlega zmianom wewnętrznym, wynikającym ze stałego i szybkiego dostosowania się do wymogów większej mobilności towarów i ludzi. Istnieje ponad 80 spółek wielonarodowych operujących w Europie a to wnosi różnorodność środków organizacyjnych, przebiegających od konsolidacji poprzez fuzje, przejęcia, nabycia do zmniejszania poprzez outsourcing, podnajmowanie, przenoszenie działów przedsiębiorstwa.

Potwierdzają, że spółki wielonarodowe oznaczają biznesowe środki reorganizacyjne, jakie przekładają się na ponadnarodowe skutki socjalne. W transporcie, podobnie jak w większości branż, każda mająca miejsce w skali europejskiej fuzja, przejęcie outsourcing, ma natychmiastowy wpływ na pracę i zatrudnienie. Rozwiązania reorganizacyjne przedsiębiorczości decydowane są obecnie na poziomie kierownictw centralnych, rzadko obejmują pojedynczy kraj i rzadko są przekazywane do wiadomości – nie mówiąc o omawianiu - odnośnym grupom pracowników. W transporcie, mimo ich ponadnarodowego charakteru, środki te będą mniej widoczne – w porównaniu z, na przykład, reorganizacją w sferze produkcji i konsumpcji – wobec czego związane skutki społeczne będą mniej ewidentne. Podczas gdy przeniesienie zakładu trafi na nagłówki informacji w Europie, ponadnarodowe podnajmowanie ekspresowych usług kurierskich pozostanie nieodnotowane. Z tego względu, związki krajowe mogą być mniej zdolne do zajęcia się skutkami społecznymi restrukturyzacją transportu w skali europejskiej (stratami miejsc pracy, przenosinami personelu, zamienianiem umów o prace na czas nieokreślony pracownikami agencyjnymi) w drodze, na przykład, nieformalnej działalności sieciowej.

Potwierdzają, że – w danym kontekście – Europejskie Rady Zakładowe są odpowiednim poziomem reprezentacji pracowniczej na płaszczyźnie europejskiej. Europejskie Rady Zakładowe reagują na potrzebę dostosowania dialogu społecznego do wymagań Pojedyńczego Rynku. Są one istotnym krokiem w rozwoju systemu stosunków pracowniczych na poziomie europejskim. To dokładnie ponadnarodowy charakter reorganizacji przedsiębiorczości i restrukturyzacji – tak w transporcie jak i we wszystkich innych branżach – ponagla afiliowane w ETF związki zawodowe do starania się o rozwiązanie wykraczające poza granice narodowe. Europejskie Rady Zakładowe odgrywają, w tym kontekście, zasadniczą rolę jako organy przedstawicielskie pracowników, a ich funkcje i kompetencje zawarte są w prawie pracy UE. Kluczowe jednak znaczenie ma dysponowanie silną obecnością związkową w każdej ERZ, w transporcie. Wśród tych około 80 spółek wielonarodowych działających w transporcie, 20 posiada Europejską Radę Zakładową.

Potwierdzają fakt,że nowa Dyrektywa ERZ wnosi zasadniczą poprawę w tej dziedzinie polityki, dając większe prawa i środki Europejskim Radom Zakładowym. W grudniu 2008 roku nowa Dyrektywa ERZ przyjęta została przez Instytucje Europejskie. Jest to poprawiona rama prawna, wzmacniająca prawa pracowników do informowania i konsultowania w zakresie ponadnarodowych środków restrukturyzacyjnych. Między innymi, zawiera lepszą definicję rozwiązań 'ponadnarodowych „Uznaje europejskie organizacje związków zawodowych i ich rolę w pomaganiu pracownikom negocjować porozumienia ERZ. Legitymuje powiązanie między krajowymi strukturami pracowniczymi i ERZ".
Na tym tle, związki afiliowane w ETF zobowiązują się do pełnej współpracy koordynowanej przez Europejską Federację Transportowców celem „zmierzenia się" ze spółkami wielonarodowymi. Współpraca obejmować będzie przede wszystkim ustanawianie Europejskich Rad Zakładowych. Czyniąc to, ETF i afiliowane z nią związki zawodowe będą w pełni stosowały się do wytycznych ETF. Poniższe stanowić będzie kluczowe obszary pracy ETF w tej dziedzinie polityki

ZASADA NADRZĘDNA

We wszystkich sprawach odnoszących się do spółek wielonarodowych i do Europejskich Rad Zakładowych, ETF dysponuje w pełni mandatem koordynacyjnym. ETF będzie w pełni współpracować ze swymi afiliowanymi związkami, będzie promować i wyrażać – przede wszystkim – ponadnarodowe interesy pracownicze.

CELE

Poprzez działanie w tej dziedzinie polityki, ERTF i jej afiliowane związki będą miały na celu:

- wzmocnienie obecności związków zawodowych w spółkach wielonarodowych
- posiadanie dobrej jakości porozumień ERZ
- pomaganie ERZ w zagwarantowaniu przestrzegania ich praw
- konsolidowanie powiązań między związkami krajowymi i ERZ

ROLA KOORDYNACYJNA ETF

Rola koordynacyjna będzie w szczególności wyrażała się w, aczkolwiek nie ograniczając się do tych funkcji:

- Rozpoczynaniu procesów inicjujących ERZ
- Negocjowaniu nowych porozumień ERZ
- Zagwarantowaniu dobrej obecności związków zawodowych w organach negocjujących porozumienia ERZ, a także w samych ERZ
- Nadzwyczajnych okolicznościach, kiedy spółki wielonarodowe ogłaszają zamierzone ponadnarodowe rozwiązania restrukturyzacyjne
- Wzmacnianiu współpracy między związkami krajowymi i Europejskimi Radami Zakładowymi

NARZĘDZIA I POLITYKA KOORDYNACYJNA

Działalność ETF w zakresie spółek wielonarodowych i EWC będzie opierała się na wytycznych ETF. Wytyczne te i polityka tworzą ewoluujące ramy, uaktualniane w razie każdej potrzeby, zgodnie z praktyką i doświadczeniem.

ARANŻACJE INSTYTUCJONALNE

ETF powoła Komitet ETD ds. Spółek Wielonarodowych. W kontekście funkcji politycznych, Komitet ten będzie pomagał Sekretariatowi ETF w formułowaniu wytycznych, narzędzi i polityk. Komitet będzie jednak koordynował i zajmował się bezpośrednio konkretnymi sprawami odnoszącymi się do, na przykład, narodowej-ponadnarodowej reprezentacji pracowników, praw do informacji i konsultacji, restrukturyzacji. W tych granicach, Komitet ds. Spółek Wielonarodowych stworzy swój własny zakres kompetencji. Komitet Wykonawczy ETF będzie organem decyzyjnym we wszystkich kwestiach politycznych, oraz będzie regularnie oceniał – i aprobował - działania ETF dotyczące spółek wielonarodowych i ERZ, w oparciu o raporty z Sekretariatu ETF.

Przyjęta na Kongresie ETF w dniu 29 maja 2009

REZOLUCJA 7

KRYZYS GOSPODARCZY I SPOŁECZNY W TRANSPORCIE

Kongres ETF 2009 przekonany jest, że aktualny kryzys gospodarczy jest nieporównywalny w swym zakresie, głębokości i dotkliwości od czasu „matki wszelkich kryzysów" w okresie 1929 – 1932. Porównanie z kryzysem w latach 1930. jest absolutnie uzasadnione:

Wszystkie regiony gospodarcze świata zostały równocześnie dotknięte objawami tego kryzysu. Zgodnie z danymi OECD, PKB krajów OECD zmniejszył się o 1,5% w 4. kwartale 2008 roku w porównaniu rok do roku; w porównaniu z trzecim kwartałem 2008 spadek wyniósł 7.1%, a odpowiadające spadki w strefie Euro wyniosły, odpowiednio, 3,5 i 5,9%. Na rok 2009, OECD prognozuje spadki o -4.3% dla wszystkich krajów OECD lub -4.1% dla krajów strefy Euro. Jeśli chodzi o Niemcy, wiodące instytucje ekonomiczne spodziewają się spadki niemieckiej wydajności gospodarczej o 6%. Ten masowy spadek nie pozostawi także bez wpływu inne państwa europejskie. Pojawiające się gospodarki i kraje rozwijające się są także dotknięte tym kryzysem. Zgodnie z raportem Banku Światowego na szczyt G20 w marcu 2009 roku, znaczna liczba krajów rozwijających się została już dotknięta przez kryzys gospodarczy. Oprócz stagnacji ekonomicznej, liczne z tych krajów skonfrontowane są także z załamaniem się swych systemów finansowania i swoich walut ze względu na exodus kapitału. W samym tylko roku 2009, straty finansowe osiągną ogromne proporcje w krajach rozwijających się. Sytuacja ludzi w odnośnych krajach ulega jeszcze dalszemu pogorszeniu przez aktualny kryzys żywnościowy, będący wynikiem ubiegłorocznych zwyżek cen surowców i żywności w świecie rozwijającym się. Łącznie, OECD spodziewa się spadku światowego PKB o 2.75% w roku 2009. te ponure perspektywy gospodarcze wynikają też i są nawet dalej pogarszane przez globalny niedobór prywatnego popytu konsumpcyjnego w połączeniu z istniejącym załamaniem kredytowym i wszechobecnym brakiem zaufania.

Te załamania wpływają na wszystkie sektory wytwarzania. W krajach rozwijających się, sektor budowlany, sektor wydobywczy i branże wytwarzania w szczególności są w fazie spadkowej, tj. te sektory, których eksportowo zorientowana produkcja przyczyniała się do lwich udziałów w dochodach odnośnych krajów. Zgodnie z tą samą regułą, produkcja UE w różnych sektorach jest w fazie największego spadku od ponad 50 lat – szczególnie wysokie straty zanotowano w branży samochodowej i w sektorach blisko z nią związanych, a także w branży metalowej i budowlanej.

Po okresie rocznych stóp wzrostu w handlu światowym na poziomie niemal 8% w minionych latach, spadek w handlu okazał się wyraźny już wiosną. W 4. kwartale 2008 i w pierwszym kwartale roku 2009, handel światowy wykazał masowy spadek o -20%. W roku 2009, ekonomiści spodziewają się największego zahamowania w okresie minionych 80 lat. W swej tymczasowej prognozie dla gospodarki światowej, OECD szacuje spadek światowego wolumenu handlu o 13,2% w 2009 roku. Trudności w handlu związane są ściśle z ogólną recesją w wytwarzaniu a szczególnie dotkliwie dotykają kraje o gospodarkach zorientowanych na eksport. Niedostateczna aktywność banków w zakresie kredytów komercyjnych staje się w coraz większej mierze innym problemem światowego handlu.

Aktualny kryzys gospodarczy jest pierwszym i czołowym kryzysem nad akumulacji kapitału jaka jest nieodłączną cechą kapitalistycznego sposobu produkcji. Powodem jest tendencja do nieproporcjonalnej produkcji bez uwzględniania rzeczywistych potrzeb i konieczności społecznych. Podaż dóbr wzrasta nieograniczenie a koszty produkcji maleją dzięki cięciom wynagrodzeń, co z kolei prowadzi do minimalizowania siły nabywczej społeczeństwa w całości. W rezultacie, nie można już generować akceptowalnych stóp zysku a trudności związane z nad akumulowanym kapitałem manifestują się w obecnym kryzysie, jaki charakteryzuje się ogólnie nadprodukcją i podkonsumpcją.

Specjalną cechą aktualnego kryzysu jest wyraźny światowy kryzys rynków finansowych i banków. Rozpoczął się pęknięciem spekulacyjnej bańki na amerykańskim rynku nieruchomości. Handel „toksycznymi zabezpieczeniami w nieruchomościach" na niedostatecznie regulowanych międzynarodowych rynkach finansowych doprowadził główne banki a potem całą gospodarkę światową do katastrofy. Kryzys międzynarodowych rynków finansowych jest szczególną manifestacją kryzysu regulacyjnego kapitalistycznego wytwarzania. Dla przeciwdziałania spadkowi stóp zysku stworzonemu jako cecha kryzysu Fordyzmu i jego reżimu akumulacji, szerokie i kompleksowe przesunięcie paradygmatu dokonywane już było w międzynarodowych politykach gospodarczych od końca lat 1970. Treść tych polityk była/jest skoncentrowana w pierwszym rzędzie na zmniejszaniu podatku korporacyjnego i kapitałowego, na licznych programach zmniejszania kosztów, na redukowaniu i prywatyzowaniu systemów ubezpieczeń społecznych, na prywatyzacji spółek publicznych, na udzielaniu priorytetu walce z inflacją zamiast zabezpieczania zatrudnienia, na polityce generalnej liberalizacji rynku i znacznej liczbie kroków dodatkowych na rzecz deregulacji i liberalizacji w głównych obszarach polityki. Przede wszystkim jednak, położenie pracowników i związków zawodowych było/jest osłabiane przez ciągle narastające naciski na wynagrodzenia i na warunki pracy ogólnie.

Jedną z konsekwencji jest pojawienie się sektora finansowego nadmiernych rozmiarów i całkowitej deregulacji, a ten sektor finansowy charakteryzuje się odpolitycznieniem systemu bankowego, przez liczne fale spekulacji i ostatecznie przez tendencje exodusu kapitału, kiedy konfrontowany jest z niewygodnymi politykami płacowymi i gospodarczymi. W gospodarce zdominowanej przez wglądy finansowe, spółki w coraz większej mierze inwestować będą w sektor finansowy zamiast w rzeczywistą gospodarkę, ponieważ tak sugerują perspektywy lepszego zysku. Konsekwencją jest rozdęty sektor finansowy i, równocześnie, powodem niezrównoważonej dystrybucji dochodu między kapitałem i pracą do czego dalej zachęcają polityki neoliberalne. Brak inwestycji w rzeczywistą gospodarkę z jednej strony oraz brak efektywnego popytu ze względu na niewystarczające dochody zwłaszcza wśród niższych grup zaszeregowania z drugiej, doprowadziły do cyklu coraz słabszych stóp wzrostu.

Dla każdego, kogo utrzymanie zależy od dochodu z wynagradzanego zatrudnienia, neoliberalna forma „regulacji" gospodarczej ma dalekosiężne negatywne konsekwencje. Społeczna dystrybucja majątku i dochodów jest ekstremalnie nierówna. Podczas gdy właściciele kapitału i osoby o wysokich dochodach stają się coraz bogatsi, podlegające stagnacji wynagrodzenia prowadzą do zwiększającej się ilości osób dotykanych ubóstwem lub już żyjących w ubóstwie. Osoby w zatrudnieniu przynoszącym dochód akceptować muszą (elastyczny) czas pracy i warunki pracy, jakie wprowadzają zasadnicze ograniczenia albo nawet bariery w stylu życia i możliwościach rozwoju osobowego odnośnych pracowników i jakie w zupełności nie przystają do ich sytuacji osobistej. Oprócz ogólnych nacisków na wynagrodzenia, spółki wywierają nawet większe na swych pracowników poprzez wzajemne rozgrywanie pracowników w różnych krajach oraz poprzez wykorzystywanie zróżnicowanych ustawodawstw krajowych i praw pracy a także zróżnicowanych postanowień układów zbiorowych regulujących zatrudnienie pracowników lub zróżnicowań w produktywności. W czasie kryzysu gospodarczego takiego jak obecny, tendencje te będą wpływały niekorzystnie na osoby żyjące z pracy wynagradzanej. Ponadto, narasta liczba pracowników, którzy nie są już potrzebni swym przedsiębiorstwom i dlatego zostają zwalniani. OECD spodziewa się ostrego wzrostu bezrobocia światowego do końca roku 2010. Zgodnie z szacunkami OECD, bezrobocie osiągnie niewiele mniej niż 10% we wszystkich krajach OECD i aż 11,7% w strefie Euro. Tym wzrostem bezrobocia szczególnie dotknięte zostaną kobiety.

Konkretne manifestacje i konsekwencje aktualnego globalnego kryzysu gospodarczego różnią się w zależności od sytuacji krajowych i regionalnych oraz polityk gospodarczych. Załamanie się handlu globalnego i generalne zwolnienie produkcji w wyniku nadprodukcji lub braku skutecznego popytu ma niszczące konsekwencje dla branży transportowej. Generalna tendencja polega jednak na tym, że kryzys dotyka aktualnie bardziej transport towarowy niż pasażerski Wraz z narastającym okresem trwania kryzysu, oczekiwać należy jednak, że transport pasażerski także zostanie dotknięty w coraz większym stopniu kryzysem, ze względu na gwałtowny spadek w turystyce i już przewidywalne oszczędności w usługach transportu publicznego.

Generalnie, ogromne naciski konkurencyjne i tendencje koncentracyjne dominują w branży transportowej. Celem oszczędzania kosztów i kierowania się przykładem innych sektorów, spółki próbują deregulować zatrudnienie, wprowadzać dłuższy lub bardziej elastyczny czas pracy i wywierają naciski na płace. Zaś relokacja produkcji przybierająca formę zmiany zakładu lub „wyflagowania" jest już szczególnie rozpowszechniona. Wysiłki spółek napotykają na niewielki opór, ponieważ ich kapitał jak i środki produkcji charakteryzuje wysoki poziom mobilności. Spółki wspierane są w tych wysiłkach przez ogólne polityki liberalizacji i deregulacji. Typowym zjawiskiem dla transportu jest to, że jeśli chodzi o kapitał, środki produkcji oraz rozmieszczenie pracowników, to podejście do nich jest zróżnicowane w zależności od różnych ustawodawstw krajowych. Szczególnie postanowienia decydujące o zatrudnianiu pracowników różnej narodowości w jednym miejscu pracy tworzą naciski na prawa pracownicze, o jakie długo walczono w trudnych sporach pracowniczych. W obecnych czasach kryzysu gospodarczego, nie tylko tendencje koncentracyjne ale także ataki na nabyte prawa pracownicze będą narastały. Tak samo jak w innych sektorach gospodarczych, pracownicy konfrontowani są z narastającymi naciskami na wynagrodzenia, pracę krótkookresową, cięciami w świadczeniach przedsiębiorstwa albo w środkach na dalsze kształcenie lub szkolenie i ostatecznie także z zagrożeniem ustania lub ustaniem zatrudnienia.

Sektor transportowy jest obszarem sprzecznych i często wywołujących napięcia interesów. Ludzie są nie tylko pracownikami przedsiębiorstw transportowych, nie tylko zajmują się produkcją środków transportu albo budowaniem i eksploatowaniem infrastruktury transportowe; ale także uczestniczą w strukturach transportu, korzystają z udogodnień transportowych w swych zawodach lub w celach rekreacyjnych i o wiele za często odczuwają stresy związane z transportem. Dlatego polityka transportowa jest bardzo szeroką dziedziną polityczną w jakiej środowisko, zdrowie i rekreacja są tak samo ważnymi sprawami i podsektorami jak gospodarka i miejsca pracy ludzi. Aktualna polityka transportowa jest jednak jednostronnie zorientowana na rzecz interesów spółek (własności prywatnej); potrzeby ludzi na styku z transportem – w ich roli jako pracowników, użytkowników transportu lub ofiar – nie są jednak brane pod uwagę. Polityce transportowej UE nie udało się zrealizować uczciwego, wyważonego i zrównoważonego systemu transportowego. Zamiast zagwarantowania funkcjonowania dostępnego transportu publicznego na swym terytorium, nadal realizuje polityki liberalizacji rynku i prywatyzacji na korzyść dużych (monopolistycznych) spółek z wielką ilością kapitału. Przy okazji uzasadniania takich polityk UE wspomina jedynie koszt ekonomiczny świadczenia usług, ale ogólny koszt społeczny, koszt środowiskowy lub nawet koszt społeczny dla odnośnych pracowników i osób zależnych od transportu; nie odgrywają prawie żadnej roli. Takie polityki nie tylko służą dalszej promocji istniejących tendencji koncentracyjnych, są one Powodem obaw społecznych i ekologicznych i także zagrażają bezpieczeństwu transportu w ogóle.

Aktualny kryzys gospodarczy wyraźnie ujawnia nieadekwatności w „neoliberalnym modelu regulacyjnym" oraz potrzebę planowanej interwencji państwa w cykl gospodarczy a także generalnie strukturyzowanego planowania społecznego we wszystkich obszarach politycznych. Z tego względu, ETF doradza podstawowe zmiany polityczne w skali globalnej. Neoliberalizm musi zostać pokonany we wszystkich państwach, we wszystkich instytucjach państwowych (krajowych) i międzynarodowych. Równocześnie, ETF domaga się ogólnej społecznej, socjalnej i ekologicznej „Nowej Umowy".

Aktualny kryzys finansowy i ekonomiczny niszczy nadwyżki kapitałowe. Sektor finansowy o nadmiernych rozmiarach musi przyjąć rozsądny rozmiar. Równocześnie, funkcjonujące systemy finansowe i bankowe są nieodłącznymi elementami finansowania dodatkowej produkcji i zagwarantowania transakcji płatności. Aktualne pakiety ratunkowe dla banków na całym świecie, ogromne kwoty pomocowe przyznane systemom finansowym i bankowym czynią jedynie niezbędną konsolidację jeszcze trudniejszą, a także przyczyniają się do subsydiowania właścicieli kapitału i ich wspierania finansowego funduszami publicznymi na koszt większości populacji. Dlatego pomoc publiczna dla banków musi być na czas nieokreślony powiązana z różnymi warunkami i wymaganiami odnośnie równości udziałowców banków, polityki dywidend lokowania środków, polityk kredytowych, wynagrodzeń, zachowania miejsc pracy oraz pewnych zobowiązań wiary godnościowych wobec wybranych organów przedstawicielskich takich, na przykład, jak parlamenty.

Generalnie, społeczeństwo i państwo muszą mieć prawo współokreślania polityk korporacyjnych – poprzez posiadanie, na przykład, własnych przedstawicieli w zarządach banków, pewne działania, takie jak wysoce spekulacyjne transakcje muszą być zabronione, zwiększone muszą być wymagania dotyczące równości udziałowców. Polityki kredytowe banków oferują specjalne możliwości dla pewnego rodzaju inwestycji planowanych przez państwo. Będzie to konieczne dla znalezienia drogi wyjścia z bieżącego kryzysu gospodarczego i uniknięcia kryzysu w tej skali w przyszłości. Konieczny także będzie transfer /re-transfer ważnych banków o szczególnym znaczeniu dla gospodarki do własności publicznej.

Podobnie jak system bankowy, centralny system bankowy -Europejski Bank Centralny (EBC) musi zostać spolitycyzowany i podlegać demokratycznej kontroli przez wybieralne organy przedstawicielskie. Zarówno nadzór nad systemem bankowym jak i polityka monetarna nie mogą już podlegać prywatnej logice wyzysku kapitałowego; w zamian muszą być zorientowane na społeczne potrzeby i wymagania socjalne.

Podobnie, rynki finansowe na całym świecie podlegać muszą politycznej kontroli i być odpowiednio regulowane. Instytucje finansowe muszą znaleźć się pod nadzorem państwa, innowacje finansowe muszą podlegać standaryzacji i mandatoryjnemu zatwierdzeniu. Wprowadzenie podatków od transakcji kapitałowych ma wykluczać nadmierne spekulacje poprzez podrożenie ruchów kapitału; możliwe jest także generowanie wyższych kwot dochodu jaki mógłby podlegać redystrybucji poprzez instytucje międzynarodowe. Celem zapobiegania exodusowi kapitału, jaki potencjalnie zakłóca rozwój ekonomiczny i społeczny państw i regionów, albo dla ochrony państw przed szantażem wynikającym z narodowych polityk socjalnych i gospodarczych, jakie nie są przychylne kapitałowi światowemu, ruch kapitału musi (raz jeszcze) podlegać kontroli państwa.

Oprócz niezbędnej re-regulacji sektora finansowego i jego powrotu do swej pierwotnej misji makroekonomicznej znajdowanie rzeczywistych inwestycji, konieczne jest także fundamentalne przeorientowanie polityk makroekonomicznych realizowanych przez wszystkie państwa. W przeszłości, polityki liberalizacji i prywatyzacji doprowadziły do sytuacji, w jakiej priorytetem była większa siła kapitału, polepszano tendencje koncentracyjne a dochody były nierówno dystrybuowane na świecie z korzyścią dla dochodów generowanych z zysku i majątku. Wcześniejsze programy łagodzenia objawów kryzysu obejmowały bonifikaty podatkowe i kredytowe a także inne subsydia dla prywatnych (istotnych) spółek, których zyski przynosiły korzyść właścicielom kapitału. W obecnej sytuacji nieodzowne jest jednak wprowadzenie w znaczącej skali stymulacji dla wzmożenie ogólnej siły nabywczej ludności żyjącej z pracy wynagradzanej. Potrzebna jest światowa stymulacja i program naprawczy sięgający kwoty co najmniej 2% światowego PKB. Europejski Program Naprawczy Gospodarki, przyjęty już przez Komisję Europejską musi zostać odpowiednio rozszerzony, a to samo powinno mieć zastosowanie do programów krajowych. Przede wszystkim, programy te muszą uwzględniać też te grupy jakie mają gorszą sytuację na rynku pracy. Różne programy krajowe wymagają międzynarodowej harmonizacji. Szczególnie te państwa, jakie nie są w stanie generować nadwyżek eksportowych kosztem innych państw poprzez wprowadzenie swych własnych restrykcyjnych polityk monetarnych, fiskalnych i socjalnych, wezwane są obecnie do wzmożenia ich wewnętrznego popytu. Obszary o kluczowym znaczeniu strategicznym dla całej gospodarki albo dla tworzenia warunków socjalnych w społeczeństwie, tj. takie obszary jak branża energetyczna, kolejnictwo i komunikacja; jakich prywatyzacja prowadzić będzie do ryzykownej sytuacji dla odnośnych ludzi, muszą wrócić do własności publicznej. Pomoc kapitałowa dla prywatnych spółek musi być powiązana z zatrudnieniem i warunkami socjalnymi; władze publiczne muszą uzyskać prawo głosu w organach kierowniczych takich spółek. Jeśli chodzi o „ratowanie" spółek, należy wziąć także pod uwagę, że kryzys wykorzystywany może być jako proces oczyszczający. Oprócz kryteriów strategicznych dla poszczególnych sektorów gospodarki jako całość, perspektywa związków zawodowych wzywa także do przestrzegania postanowień prawa pracy albo społecznej akceptowalności miejsc pracy w spółce.

Na poziomie europejskim, musi mieć miejsce fundamentalne przesunięcie paradygmatu w europejskiej polityce gospodarczej i musi to także obejmować modyfikacje istniejącego paktu na rzecz wzrostu i stabilności. Przyszła polityka monetarna musi nie tylko zabiegać o stabilizację sektora finansowego; musi być także zorientowana na wzrost i zatrudnienie. Ekspansyjnie zorientowana polityka fiskalna musi stabilizować popyt prywatny na każdym poziomie ponieważ jest to wymagane dla zadawalającego poziomu zatrudnienia. Inwestycje publiczne w infrastrukturę publiczną i socjalną, mieszkalnictwo publiczne i subsydiowane a także instytucje edukacji publicznej muszą być wspierane a zatrudnienie publiczne musi ponownie być rozszerzone. Liberalizacja rynku musi być powstrzymana lub odwrócona.

Na poziomie UE a także na poziomie Państw Członkowskich UE niezbędna jest kampania na rzecz państwa opiekuńczego obejmująca także prawa zatrudnionych za wynagrodzeniem. Wymaga to aktywnej „unii socjalnej" i socjalnych państw opiekuńczych, organizujących i wdrażających usługi w interesie ogólnym w ramach publicznej odpowiedzialności i własności. Wzmocnienie systemu ubezpieczeń społecznych przez zwiększenie zasiłków z tytułu bezrobocia, na przykład, także oznacza dla pracowników wynagradzanych, że cieszą się oni dodatkowymi rozwiązaniami i dodatkową ochroną w sporach pracowniczych wobec czego nie są zmuszani do akceptowania bez oporu naruszania swych warunków zatrudnienia w wyniku działań przedsiębiorstwa. W oparciu o zasadę solidarności, dobrze rozwinięte państwa opiekuńcze muszą chronić wszystkie osoby żyjące z wynagrodzenia przed ryzykami socjalnymi oraz skutecznie zwalczać muszą ubóstwo i wykluczenia. Szczególnie niezbędne jest ustanowienie minimalnych systemów ubezpieczeniowych i rozszerzenie wsparcia dla pracowników bezrobotnych. Nieodzowne jest stworzenie europejskich minimalnych norm socjalnych. Systemy ubezpieczeń społecznych muszą być wzmocnione i dalej rozwinięte. Systemy ubezpieczenia społecznego nie mogą być pozostawione zmienności prywatnych (finansowych) rynków. W rezultacie, powstrzymana musi być prywatyzacja systemów ubezpieczenia społecznego a systemy składkowe na wypłaty po zakończeniu pracy muszą być wzmocnione i rozwinięte. Składki korporacyjne na systemy ubezpieczenia społecznego muszą być oparte o płatności jakie zorientowane są w kierunku wartości generowanej przez poszczególne spółki. Ponadto, zwiększona musi być część podatku dochodowego przeznaczana na systemy ubezpieczenia społecznego. Dla należytego finansowania dobrze rozwiniętych państw opiekuńczych, dalej rozwinięte musi być opodatkowanie własności i majątku, a podatki od wzrostu kapitału i majątku a także od wysokich dochodów muszą zostać podwyższone.

W minionych dekadach dochód z zysku dosłownie eksplodował, podczas gdy dochód z zatrudnienia wynagradzanego odnotował jedynie umiarkowany rozwój. Ten nieproporcjonalny rozwój jest niesprawiedliwy nie tylko z perspektywy społecznej i socjalnej, ta stronnicza dystrybucja osłabia także siłę nabywczą poszczególnych osób żyjących z zatrudnienia wynagradzanego i dlatego jest wielce kwestionowana z punktu widzenia polityki naprawczej. Zwłaszcza w czasie kiedy niezbędne jest zwiększenie (wynagrodzenia) dochodu osób żyjących z wynagrodzenia. Dlatego zadaniem związków zawodowych jest walka jeszcze bardziej zdecydowanie o zwiększenie płacy realnej brutto (!!!!) zamiast akceptowania zamrożeń płac a nawet redukcji wynagrodzeń w wyniku pracy w skróconym wymiarze. Polityka płacowa musi zorientowana być na margines dystrybucji wynikający ze wzrostu produktywności a także stopnia inflacji. Na poziomie europejskim, konieczna jest determinacja aby każdy kraj zdefiniował wynagrodzenie minimalne zgodnie z jego sytuacją narodową. Na poziomie europejskim, przepisy dotyczące czasu pracy lub inne postanowienia prawne dotyczące zatrudnienia muszą zostać ulepszone do wyższego poziomu. Obejmujący całą UE rozwój skoordynowanej kontroli warunków pracy i warunków socjalnych przez inspektoraty pracy i przez władzę publiczną zapobiegać musi omijania takiego ustawodawstwa pracy i socjalnego i musi zapobiegać podważania postanowień układów zbiorowych. Celem musi być stworzenie socjalne bezpieczne zatrudnienie i wzmocnienie oraz dalszy rozwój praw pracowników wobec swych przedsiębiorstw zarówno na poziomie krajowym jak i międzynarodowym

Co do zasady, misją związków zawodowych jest walka na rzecz sytuacji i w interesie każdego żyjącego z zatrudnienia wynagradzanego. Jest nie do zaakceptowania tworzenie miejsc pracy na bazie niehumanitarnych wynagrodzeń i warunków i zwykłego zwiększania ilości miejsc pracy. Społecznie i ekologicznie kwestionowane obszary produkcji muszą zostać przekonstruowane zgodnie z zasadą zrównoważenia. Z punktu widzenia społecznie i ekologicznie zrównoważonej polityki transportowej, aktualny kryzys stwarza okazję rozwinięcia koncepcji, które dążyć będą do osiągnięcia takich celów w interesie pracowników w branży transportowej, w interesie ludzi zależnych od udogodnień finansowych do celów ich pracy zawodowej i rekreacji oraz ludzi odczuwających stres z powodu spraw związanych z transportem. Potrzebne są podejścia integracyjne, jakie stworzą uczciwy, wyważony i zrównoważony system transportowy.

Aktualne polityki liberalizacyjne i prywatyzacyjne muszą także zostać zaniechane w sektorze transportu. Prywatne struktury monopolistyczne, jakich nie można kontrolować, muszą zostać zlikwidowane za pomocą odpowiednich działań. Dalej rozwijane muszą być koncepcje zrównoważonego transportu na poziomie UE oraz na poziomie krajowym przez Państwa Członkowskie za pomocą odpowiednich przepisów, a niezbędne środki muszą być dostępne na prace badawczo-rozwojowe w zakresie Koncepcji zrównoważonego transportu i także na rozwój niezbędnej infrastruktury. Rozwój i wdrożenie ekologicznie i społecznie zrównoważonej koncepcji transportu zakończy się sukcesem jedynie wtedy, gdy prawdziwe koszty wszystkich rodzajów transportu będą należycie brane pod uwagę.

Tak jak transport towarowy, publiczny transport miejski i dalekobieżny pasażerów muszą otrzymać właściwie rozwiniętą i niezbędną infrastrukturę publiczną, realizowana na podstawie odpowiednich polityk publicznych. Systemy transportu masowego muszą otrzymać priorytet. Nieograniczona i pozbawiona barier mobilność jest niezbędnym warunkiem wstępnym uczestnictwa ludzi w życiu społecznym i publicznym. Oznacza to, że transport publiczny musi być dostępny i osiągalny dla każdego w rozsądnym czasie. Dlatego podaż publicznych usług transportowych musi podlegać stałemu rozwojowi i dostosowywaniu do potrzeb odnośnych ludzi; ich możliwości korzystania z takich systemów zagwarantowane muszą być przez zaprojektowanie odpowiednich taryf socjalnych. Generalnie, koncepcja rozsądnie zintegrowanego transportu oznacza, że transport publiczny musi być zharmonizowany z wszystkimi typami indywidualnego transportu pasażerskiego aby stworzyć funkcjonującą i ogólnie wyważoną koncepcję.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 8

KARTA MARYNARZY UE

Kongres ETF 2009 w Ponta Delgada, Azory (Portugalia) w dniach 27-29 maja 2009,

ODNOTOWUJĄC Z GŁĘBOKIM NIEPOKOJEM postępujący spadek żeglugi europejskiej szczególnie w odniesieniu do flot w pierwszych rejestrach Unii Europejskiej, powodujący ogromne straty miejsc pracy dla marynarzy w odnośnych krajach,

ODNOTOWUJĄC Z NIEPOKOJEM, że wyflagowywanie statków spod bander europejskich i podnoszenie na nich tanich bander i/lub rejestrowanie ich w drugich rejestrach kontrolowanych przez Unię Europejską –dereguluje branżę żeglugową, a tym samym niekorzystnie wpływa na zatrudnienie wszystkich kategorii marynarzy z odnośnych krajów, jakich gospodarki krajowe cierpią w wyniku zjawiska (FoC);

UBOLEWAJĄC, że rządy europejskie wprowadzają politykę laissez-faire mając na celu liberalizację warunków zatrudnienia, dalej deregulującą branżę żeglugową i dochodząc do zaproponowania takich koncepcji jak „flexicurity", będącej synonimem „flexwyzysku";

UBOLEWAJĄC TAKŻE nad skłonnością rządów, zwłaszcza w Unii Europejskiej, dostosowujących się do żądania armatorów dotyczącego samoregulacji w żegludze,

MAJĄC NA UWADZE, że istnieje pilna potrzeba w szczególności dla instytucji Unii Europejskiej, zajęcia się propozycjami ETF dotyczącymi przyszłej polityki morskiej UE i sporządzenia konkretnych środków mających na celu wzmocnienie zatrudnienia marynarzy europejskich,

WZYWA rządy europejskie, Parlament Europejski, Komisję Europejską oraz wszystkich odnośnych twórców polityki do fundamentalnego przeglądu zasad i warunków zatrudniania marynarzy i pracowników w sektorze morskim oraz zdecydowanego zaangażowania się w promowanie, możliwie najwcześniej, Karty na rzecz marynarzy Unii Europejskiej i zrównoważonej gospodarki morskiej w Europie.

TAKA KARTA POWINNA OBEJMOWAĆ:

- Większe możliwości zatrudnieniowe dla młodych marynarzy z Unii Europejskiej,
- Wyeliminowanie dumpingu społecznego i wyścigu do dna w kontekście płac,
- Usunięcie luk prawnych w przyznawaniu pomocy publicznej a w szczególności zmianę definicji marynarza unijnego a także nie przyznawanie takiej pomocy publicznej tonażowi pod tanimi banderami, kontrolowanemu przez armatorów z Unii Europejskiej,
- Pełne włączenie marynarzy w zakres Dyrektyw dotyczących pracy i spraw socjalnych jak to ma miejsce w przypadku pracowników lądowych, aby nie następowała dyskryminacja marynarzy w zakresie przysługujących im praw,
- Regulację sektora morskiego celem ustabilizowania i zachęcania do zrównoważonej gospodarki morskiej w Europie, a tym samym ostatecznego wyeliminowania kiepskich warunków życia i pracy oraz promowanie naboru i zachowania umiejętności morskich,
- Odrodzenie Dyrektywy Obsadowej wycofanej w roku 2004, aby stworzyć ramy ustawodawcze dla wdrożenia tak zwanej „Polityki Ateńskiej", mającej na celu osiągnięcie równego pola gry w wewnątrz-wspólnotowym sektorze promowym,
- Regulację konkurencji w sektorze celem zagwarantowania, że statki (FoC,) zawijające do portów Unii Europejskiej i uprawiające żeglugę między portami UE regulowane są na takim samym poziomie jak te pod banderami narodowymi,
- Prawa marynarzy do bezpiecznych warunków zatrudnienia, włącznie z maksymalnym czasem pracy i prawami do zabezpieczenia społecznego oraz państwowych uprawnień emerytalno-rentowych; powinny zawsze być przyznawane i przestrzegane.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 9

REPREZENTACJA UE W ORGANACH MIĘDZYNARODOWYCH

Kongres ETF 2009, w Ponta Delgada, Azory (Portugalia), w dniach 27 29 maja 2009,

ODNOTOWUJĄC w jaki sposób zglobalizowana gospodarka oparta powinna być o wdrażanie prawa międzynarodowego i przestrzeganie przez Państwa swych międzynarodowych zobowiązań traktatowych,

Z ZADOWOLENIEM WITA ruchy na rzecz uregulowania rajów podatkowych i wzywa do uregulowania i przejrzystości w kontekście wszystkich aspektów aktywności offshore, włącznie z przyznawaniem tanich banader,

WYRAŻA głęboki niepokój, że Unia Europejska, jej instytucje oraz Europejski Trybunał Sprawiedliwości podporządkowują prawo międzynarodowe i międzynarodowe zobowiązania traktatowe Państw Członkowskich UE, prawu unijnemu, Rozporządzeniom UE oraz Dyrektywom unijnym, czego przykładem są Konwencja IMO FAL oraz Przepisy Schengen,

WYRAŻA głęboki niepokój z powodu skoordynowanego stanowiska Unii Europejskiej wobec rewizji Konwencji IMO STCW, jakie stara się ją osłabić, oraz opozycji wobec przyjęcia mandatoryjnego procesu minimalnej bezpiecznej obsady, jaki zająłby się zmęczeniem,

WZYWA Unię Europejską do przestrzegania prawa międzynarodowego i międzynarodowych zobowiązań traktatowych Państw Członkowskich UE, a nie podporządkowywaniu ich prawu unijnemu,

WZYWA Unię Europejską i jej Państwa Członkowskie do zajęcia się problemem (FoC) jako częścią planowanych inicjatyw przeciwko rajom podatkowym,

WZYWA Unię Europejską i jej Państwa Członkowskie do poparcia i utrzymania kluczowych postanowień Konwencji STCW i nie osłabiania jej przez złagodzenie postanowień lub przyznanie większej elastyczności jaka naruszy dążenie do bardziej kompetentnych marynarzy, unikania wypadków morskich oraz większej ochrony środowiskowej,

WZYWA Unię Europejską oraz jej Państwa Członkowskie do wsparcia przyjęcia mechanizmu minimalnej bezpiecznej obsady jaki jest przejrzysty i mandatoryjny, oraz jaki gwarantuje realistyczne minimalne skale bezpiecznej obsady zmniejszające zmęczenie, oraz

WZYWA Państwa Członkowskie UE do ratyfikowania MLC MOP oraz Konwencji MOP No. 185.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 10

USTAWODAWSTWO EUROPEJSKIE DLA ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Sekcja Żeglugi Śródlądowej ETF boleśnie doświadczyła, że aktualne prawa i przepisy mające zastosowanie do branży są bardzo skomplikowane i nie zawsze jednoznaczne. Spowodowane jest to faktem, że różne instytucje i organizacje dysponują kompetencjami w różnych obszarach aspektów społecznych i gospodarczych Żeglugi Śródlądowej. Organizacją Żeglugi Śródlądowej zajmują się, między innymi:

- Unia Europejska;
- Rządy krajowe;
- Centralna Komisja Renu;
- Komitet Dunaju.

Ta sytuacja, ze swymi historycznymi uzasadnieniami, powoduje:

- ekstremalną dwuznaczność wykorzystywana i nadużywana przez pewnych pracodawców korzystających z różnych luk legislacyjnych i kontrowersji do organizowania dumpingu społecznego i nieuczciwej konkurencji kosztem pracowników;
- prawne „unieważnienie" dzięki jakiemu nie istnieją prawa pracownicze – oraz nie ma środków ich egzekwowania;
- brak „ustawodawstwa państwa bandery" w transporcie śródlądowymi drogami wodnymi dokłada się jeszcze do tej wieloznaczności;
- niemal braku możliwości kontroli przez różne rządy krajowe i instytucje - ponieważ skuteczna kontrola jest trudna i czasochłonna, co z kolei jeszcze dalej wzmacnia istniejąca już wieloznaczność.

ETF DOMAGA SIĘ:

- jednolitej i unikalnej europejskiej legislacji społecznej dla branży, włączającej wszystkich pracowników, nawet tych zatrudniających się na własną rękę - dającej jasność zarówno pracownikom jak i organom kontrolnym;
- wezwania do gruntownej reformy w kilku organach polityki europejskiej;
- solidnej i przyspieszonej integracji Centralnej Komisji Renu jak w tym kontekście wydaje się nieuchronna i niezbędna dla jednolitości i kompatybilności z innym ustawodawstwem europejskim;
- prawdziwego powiązania między właścicielem statku i prawami socjalnymi pracowników na jego pokładzie. (ustanowienie powiązania z ustawodawstwem socjalnym kraju właściciela statku).

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 11

WALKA DOKERÓW Z PRÓBAMI LIBERALIZACJI SEKTORA PORTOWEGO UE

Między rokiem 2001 a 2006 Sekcja Dokerów ETF walczyła przeciwko tzw. Pakietom Portowym, dwoma próbami liberalizacji europejskich portów i zderegulowania organizacji pracy w sektorze. W obu przypadkach, także dzięki naciskom wywieranym przez związki, Parlament Europejski odrzucił teksty jakie przedłożone były przez Komisję Europejską.
Kluczowymi elementami jakie zezwoliły Sekcji prowadzić kampanie przeciwko wspomnianym wyżej propozycjom były ponadnarodowa solidarność i koordynacja:

- Każda organizacja członkowska wnosiła wkład w kampanie i prowadziła mobilizacje swych afiliantów zgodnie z jej znaczeniami;

- Mobilizacja nie była ograniczona do funkcjonariuszy związkowych, szeregowi członkowie byli w pełni angażowani w trakcie trwania całych kampanii oraz obszernie informowani o zagrożeniach wynikających z tekstów Komisji;

- Działania na poziomie krajowym (strajki, dni informacyjne, wiece itd.) przeprowadzane były w tym samym dniu w każdym kraju, aby podkreślić europejski wymiar stosunków walki i solidarności łączących różne związki krajowe;

- Masowe kampanie lobbingowe realizowane były na poziomie europejskim i krajowym, celem wyjaśnienia w sposób szczegółowy politykom powodów dlaczego propozycje Komisji byłyby szkodliwe w szczególności dla portowców, oraz dla całego sektora.

Przykład wywodzący się z walki dokerów powinien zostać rozpowszechniony wśród wszystkich afiliantów ETF a kluczowa cecha kampanii dokerskiej powinna zostać wzięta pod uwagę w trakcie wszystkich kierowanych przez ETF kampanii przeciwko próbom dalszej liberalizacji transportu, pogarszania warunków pracy i wprowadzania zatrudniania dorywczego.

Przyszła polityka portowa

W przeszłości, stosunki pomiędzy europejskimi związkami dokerów, instytucjami i pracodawcami portowymi charakteryzowały się często konfliktem i konfrontacją. Jednakże po odrzuceniu dwóch Pakietów Portowych (PP), zarówno aktorzy instytucjonalni jak i partnerzy społeczni przyjęli bardziej dialogowe podejście i zainteresowali się większą współpracą i dzieleniem się rozwiązaniami w zakresie definiowania przyszłej europejskiej polityki portowej.

Tym niemniej, Dokerzy z ETF są zawsze stanowczo gotowi powrócić do walki i kwestionowania aktualnego klimatu dialogu, kiedykolwiek usiłuje się zastosować dziką liberalizację, deregulacje zatrudnienia w portach, zezwalając innym kategoriom pracownikom przejąć ich zajęcia lub nałożyć niedobre wzorce organizacyjne, tak na poziomie krajowym jak i europejskim.

Sektor portowy a aktualny kryzys gospodarczy

Aktualny Globalny Kryzys Gospodarczy (GKG) i związany z nim spadek przepływów transportu ma dramatyczny wpływ na europejskie porty. W tych ramach, ETF i jej afilianci, przekonani są, że:

- GKG nie powinien być wykorzystywany przez pracodawców jako usprawiedliwienie dla wprowadzania zatrudnienia dorywczego i zamieniania stałych miejsc pracy ryzykownymi formami zatrudnienia, gdyż:
    - GKG będzie miał ograniczony czas trwania, a po nim nastąpi dalszy wzrost transportu morskiego: dlatego porty mają zasadnicze znaczenie dla odrodzenia gospodarczego;
    - Wyszkolona i przygotowana siła robocza ma zasadnicze znaczenie dla produktywnego i wydajnego świadczenia usług portowych. Ponadto, wyszkolenie i umiejętności pracowników stanowią wskaźnik pomierzania sprawności i rzetelności portów, fundamentalne znaczenie dla każdego portu/operatora ma inwestowanie w tym wymiarze celem zachowania dobrej reputacji i zdobywania nowych okazji komercyjnych;
    - Większość spółek zaangażowanych w operacje portowe doświadcza obecnie spadku zysków, ale nie odnotowuje strat. Oznacza to, że zwalnianie pracowników na obecnym etapie jest środkiem zapobiegawczym i niewłaściwym.
- Aktualne zwolnienie działalności portowej powinno być postrzegane raczej jako okazja do szkolenia i przekwalifikowywania pracowników, oraz rozwijania nowych umiejętności, zwłaszcza w kontekście wprowadzania nowych technologii.
- Kiedykolwiek jest to niezbędne, rządy krajowe powinny być nakłaniane do przeznaczania funduszy na odszkodowania i środki zabezpieczenia społecznego celem złagodzenia wpływu GKG na pracowników portowych, tak jak ma to miejsce w przypadku innych sektorów gospodarki.
- Celem złagodzenia wpływu GKG na siłę robocza portów powinien istnieć mechanizm mający na celu, miedzy innymi, dokonanie przeglądu polityki czasu pracy w nadgodzinach z położeniem akcentu na dzielenie się dostępną pracą, wykorzystywanie dostępnego urlopu/świąt, eliminowanie outsourcingu, zastosowanie wcześniejszego lub stopniowego przechodzenia na emeryturę na zasadzie dobrowolnej. Jednakże decyzje dotyczące zastosowania tych rozwiązań powinny negocjowane być i uzgodnione z organizacjami pracowniczymi.
- Aktualny GKG pokazuje jak wrażliwy jest zachodni system gospodarczy i że pracownicy są tymi, którzy płacą najwyższą cenę za niebezpieczne spekulacje finansowe wynikające z chciwości. Z tego względu ten moment krytyczny powinien być przezwyciężony przez nowy system oparty na zgraniu i trójstronności.

Plan działania w zakresie szkolenia pracowników portowych

Szkolenie i kwalifikacje portowców stanowią priorytetową sprawę dla Sekcji Dokerów, zarówno dla poprawy stopnia bezpieczeństwa jak i poradzenia sobie ze zmianami technologicznymi. W tych ramach, Sekcja nakreśliła następujący plan działania jaki zostanie wdrożony w następnej kadencji:

- Stworzenie zbioru wspólnych wymagań dla szkolenia i kwalifikacji (T&Q) na poziomie Unii Europejskiej czym zajmą się partnerzy społeczni:
    - Poszanowanie odmienności istniejących na poziomie krajowym a wynikających z różnych kontekstów
    - Należy to zrobić bez podważania istniejących dobrych praktyk
- Branża portowa UE wymaga wysokiego poziomu T&Q celem:
    - Skonsolidowania i polepszenia konkurencyjności portów europejskich
    - Uczynienia portów UE bezpieczniejszymi miejscami pracy
    - Zapewnienia godziwej pracy portowcom
- Pracownicy portowi są profesjonalistami. Celem postanowień o szkoleniu powinno być zagwarantowanie ścieżek kariery i przekazanie pracownikom umiejętności wielozadaniowych. Pewne modele organizacji pracy mogą przyczynić się do osiągnięcia tego celu. Łatwe umiejętności powinny być włączone do szkolenia portowców.
- Postanowień dotyczących szkolenia nie należy pozostawiać rynkowi.
    - Państwa narodowe powinny wypełniać swe obowiązki w zakresie przyczyniania się do finansowania i wspierania wzorców szkoleniowych w portach, z perspektywy podstawowej roli szkolenia dla zapobiegania zagrożeń środowiskowych i chorób zawodowych oraz gwarantowania, że portowcy korzystają z prawa do przeszkolenia
    - Partnerzy społeczni odgrywać powinni istotną rolę w tym względzie kiedy tylko możliwe poprzez Zbiorowe Układy Pracy.
- Poprawione powinno zostać zgłaszanie wypadków. Istnieje potrzeba zidentyfikowania przyczyn wypadków, aby wyznaczyć elementy wymagające poprawy.
- Bieżący kryzys nie powinien odwrócić wysiłków wkładanych w szkolenie, przeciwnie, fazy spowolnienia powinny być wykorzystywane jako możliwość zwiększania podaży szkoleniowej w perspektywie uzdrowienia gospodarki
- Administracje krajowe powinny mocno zainwestować w inspektorat i kontrolę, jako że istniejące przepisy nie zawsze są należycie egzekwowane
- Związki zawodowe powinny się w pełni angażować we wszystkie obszary szkolenia, zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa i higieny pracy
- Nowe kategorie pracowników obecne w portach jakie często są niewykwalifikowane i na ryzykownych zasadach zatrudnienia powinny także korzystać z programów szkoleniowych
- Małe i średnie przedsiębiorstwa (SME) przedstawiają najgorsze notowania w kontekście szkolenia i poziomów bezpieczeństwa. Administracje, wspólnie z partnerami społecznymi, powinny podjąć działania zachęcające SME do stosowania schematów szkoleniowych i poprawienia świadomości znaczenia szkoleń.

Polityka transportowa UE a porty sąsiadujących krajów trzecich

W niektórych obszarach terytorium UE bliskość portów UE i portów krajów trzecich może stwarza tanie/wygodne porty, które, ze względu na fakt stosowania przez nie niższych norm socjalnych, stanowią konkurencję cenową będąc wobec tego bardziej atrakcyjnymi dla użytkowników.

W pewnych przypadkach, te porty krajów trzecich są częścią korytarzy transportowych UE i dlatego korzystają z funduszy unijnych celem zwiększenia zdolności przeładunkowej i/lub modernizacji istniejącej infrastruktury.

ETF przekonana jest, że przyznawanie funduszy portom z krajów trzecich powinno zależeć od przestrzegania norm socjalnych i stosowania uczciwych warunków pracy, aby przez to uniknąć konkurencji w oparciu o ceny i dumping socjalny.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 12

REAKCJA ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH NA PRYWATYZACJĘ I LIBERALIZACJĘ TRANSPORTU

Kongres z zadowoleniem wita wsparcie i pomoc udzieloną przez Europejską Federację Transportowców na rzecz zorganizowanej przez RMT w czerwcu 2008 Konferencji na temat europejscy związkowcy kolejowi przeciwko prywatyzacji kolei oraz Kongres przesyła wyrazy solidarności wszystkim związkom zawodowym w kolejnictwie walczącym przeciwko prywatyzacji i liberalizacji.

Kongres przekonany jest, że konsekwencjami prywatyzacji transportu, jego liberalizacji i fragmentacji, są:

- Ataki na bezpieczeństwo, wynagrodzenia, warunki, emerytury, uzwiązkowienie oraz rokowania zbiorowe

- Porzucenie transportu społecznego na korzyść systemów transportowych realizowanych wyłącznie w interesie wielkiego biznesu prowadząc do mniej demokratycznej odpowiedzialności i wzrostu prywatnych monopoli

- Kosztowniejszego, mniej wydajnego transportu, gdzie zysk liczy się bardziej niż potrzeby społeczności.

Kongres jest zbulwersowany, że liberalizacja i prywatyzacja w coraz większym stopniu wynika z dyrektyw nakładanych przez Unię Europejską często wbrew życzeniom demokratycznie wybranych parlamentów, jak to miało miejsce w przypadku obowiązkowego przetargu usług promowych Caledonian MacBrayne.

Kongres odnotowuje, że takie podejście do usług publicznych przewidziane jest w Traktacie Lizbońskim, wobec czego wzywa ETF do prowadzenia kampanii i lobbowania na rzecz takiego stanowiska na forum EKZZ, Parlamentu Europejskiego i szerszej Wspólnoty.

Kongres wzywa także ETF do zebrania specyficznych informacji jakie rozprowadzone będą mogły być wśród afiliantów na temat wydarzeń związanych z prywatyzacja transportu i także sukcesów na polu zachowania systemów transportowych własności publicznej w kraju każdego afilianta i regularnego uaktualniania biuletynu na ten temat.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 13

ANTYZWIĄZKOWE ORZECZENIA EUROPEJSKIEGO TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI

Kongres jest zbulwersowany orzeczeniami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) w sprawach Viking, Laval, Rueffert i Luksemburg, stanowiącymi fundamentalny atak na rokowania zbiorowe i prawo do strajku.

Kongres przekonany jest, że istnieje pilna potrzeba prowadzenia stanowczej kampanii na rzecz przywrócenia podstawowego prawa człowieka do strajku uznanego ale pominiętego w sprawach ETS.

Nie pochodzący z wyboru sędziowie UE używając postanowień o „swobodzie przepływu" wypatroszyła koncepcję Europy socjalnej i podważyła zdolność związków zawodowych do ochrony pracowników.

Traktat Lizboński pogłębi te ataki poprzez przekazanie większych uprawnień Europejskiemu Trybunałowi Sprawiedliwości w zakresie interpretowania sporów dotyczących Karty Praw Podstawowych.

Kongres odnotowuje, że takie podejście do usług publicznych przewidziane jest w Traktacie Lizbońskim i dlatego wzywa ETF do kampanii i lobbowania za takim stanowiskiem na forum EKZZ, Parlamentu Europejskiego i szerszej Wspólnocie.

Ponieważ zagrożenie z postępowań ETS reprezentuje najbardziej fundamentalny od pokoleń atak na prawa związków zawodowych, Kongres wzywa także ETF do rozpatrzenia przeprowadzenia specjalnej konferencji, na jaką afilianci będą uprawnieni wysłać przedstawicieli, dla podniesienia świadomości implikacji orzeczeń ETS i omówienia i skoordynowania strategii kampanijnych dla ochrony i polepszenia praw związkowych.

Przyjęta przez Kongres 29 maja 2009

REZOLUCJA 14

DIALOG SPOŁECZNY A PRAWA PRACOWNICZE

Związki zawodowe transportowców z sektora morskiego, kolejowego, drogowego, lotnictwa cywilnego i żeglugi śródlądowej z państw Europy Południowo-Wschodniej, jako afilianci Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) i jej regionalnej Europejskiej Federacji Transportowców (ETF): Albanii, Bośni i Hercegowiny, Chorwacji, Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii, Czarnogóry, Serbii i UNMIK (misja Tymczasowa ONZ w Kosowie- dop. tłum.), zgodnie z Rezolucją 1244 Rady Bezpieczeństwa ONZ, zwracają się niniejszym do uczestników 3.Kongresu ETF.

Uwzględniając fakt, że region nadal staje wobec konsekwencji wrogości mających miejsce w regionie począwszy od roku 1991, chcielibyśmy podkreślić potrzebę zachowania pokoju jako warunek wstępny rozwoju gospodarczego i wprowadzenia demokracji w krajach Europy Południowo-Wschodniej i współistnienia ich ludności.

Zważywszy na to, że:

Biorąc pod uwagę zasady wprowadzone przez proces stabilizacyjny i integracje na rzecz współpracy między UE a regionem oraz konieczność współpracy między krajami w ramach regionu;

Biorąc pod uwagę fakt, że to właśnie transportowcy we wszystkich sektorach transportu udostępniają połączenia w ramach krajów regionu i z ich krajami sąsiedzkimi oraz zamorskimi, zapewniając w ten sposób, jako aktywni uczestnicy, niezakłócone przepływy towarów i ludzi;

Biorąc pod uwagę podstawowe prawa społeczne gwarantowane przez *acquis communitaire* UE, Deklarację Podstawowych Zasad i Praw w miejscu pracy MOP, 1998;

Biorąc pod uwagę znaczenie i potrzebę osiągnięcia Traktatu Transportowego między UE a krajami regionu, mającego na celu stopniową integracje tych krajów z wolnym i jednolitym rynkiem paneuropejskim;

Wzywamy Komisję Europejską do przygotowania strategii przewidywania, rozwiązywania i monitorowania skutków społecznych wynikających z reform wprowadzanych w sektorze transportu w całej Europie Południowo – Wschodniej.

Wzywamy rządy wszystkich Państw Członkowskich w regionie a także wszystkie stowarzyszenia pracodawców do realizowania pełnego uwzględniania, wdrożenia i rozwoju dialogu społecznego ze związkami zawodowymi transportowców. Taki dialog społeczny jest szczególnie ważny w sytuacji otwierania rynków, zwiększania konkurencyjności oraz modernizacji i wydajności technicznej

Domagamy się w szczególności poszanowania dla zasady dialogu społecznego koncentrującego się na następujących istotnych sprawach;

- Zachowaniu już nabytych i wdrożeniu podstawowych praw pracowniczych zgodnie z Europejską Konwencją o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności, Europejską Kartą Społeczną, Kartą UE Podstawowych Praw Społecznych i Kartą UE Praw Podstawowych,

- Prawie pracy, mając na celu promowanie lepszych warunków pracy i socjalnych oraz standardów życia,

- Ochronie i bezpieczeństwie w miejscu pracy, jako na szczególnie istotnym zagadnieniu w sektorze transportu, oraz

- Stwarzaniu równych możliwości dla kobiet i mężczyzn oraz na równym wynagrodzeniu za jednakową pracę.

Domagamy się od naszych partnerów społecznych oraz od rządów przygotowania ich planów działania na rzecz przyznania takiego poziomu praw społecznych dla pracowników transportu regionalnego jakie będą miały wartość dla współczesnych pracowników.

Uznajemy za absolutnie konieczne wprowadzenie monitorowania warunków pracy i skutków społecznych a także wpływu na zatrudnienie wynikającego z wdrożenia Traktatu Transportowego dotyczącego transportu paneuropejskiego.

Opowiadamy się publicznie przeciwko korupcji, przeciwko irracjonalnej prywatyzacji sektora transportowego oraz nieograniczonym priorytetom przyznawanym kapitałowi z brakiem poszanowania znaczenia publicznego
przypisywanego sektorowi transportu oraz za potrzebą uczciwych wynagrodzeń i warunków pracy dla pracowników transportu.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 15

SZKOLENIE DLA AFILIANTÓW ETF

Temat Kongresu „silne związki dla zrównoważonego transportu" jest bardzo ambitnym, oraz stwarzającym wyzwania tematem, jaki wspieramy w całej rozciągłości.

Celem realizowania „silnych związków" ETF musi dostarczyć „zrównoważone" narzędzie. Szkolenie jest kluczowym narzędziem dla tworzenia „silnych związków", ponieważ wiedza i umiejętności zmieniają świat.

Zwracamy się dlatego o udzielenie przez Kongres wsparcia naszemu żądaniu stworzenia programów szkoleniowych i środków dla afiliantów ETF.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 16

POLITYKA PŁACOWA ETF NA KONTYNENCIE EUROPEJSKIM

Harmonizacja ku górze wynagrodzeń w Europie jest warunkiem wstępnym położenia kresu naruszeniom konkurencji między przedsiębiorstwami, jakie mogą swobodnie rozwijać działalność na tym samym rynku.

Wysiłki w kierunku uznawania warunków społecznych mających miejsce w kraju pochodzenia ujawniają ryzyko, że bez należytej regulacji w oparciu o prawo państwa gospodarza, nastąpią szybkie i ostre komplikacje dotyczące wszystkich pracowników.

Dla uniknięcia dumpingu społecznego, wynagrodzenia muszą zostać zwiększone, a to powinno mieć zastosowanie tak szybko jak to możliwe do wynagrodzeń najniższych.

W większej Europie i we Wspólnocie Europejskiej, różne kultury żyją obok siebie. Wynagrodzenia mogą być gwarantowane poprzez porozumienia na poziomie spółki, sektora i/lub regionu, oraz/lub za pomocą prawnie minimalnego wynagrodzenia czy to sektorowego czy też międzysektorowego.

Wśród 20 krajów dysponujących międzysektorowym wynagrodzeniem minimalnym, rozpiętość płac wynosi od 1 do 17 w wielkościach brutto i jak 1 do 7 biorąc pod uwagę różnice w sile nabywczej. Ustalenie europejskiego wynagrodzenia minimalnego nie znajduje się w dzisiejszej agendzie. ETF nie chce ustalenia pułapu płacowego wywołującego harmonizację w dół, ale promować będzie raczej harmonizację wynagrodzeń ku górze.

Zaczynając od tych kategorii pracowników jacy konkurują na tym samym rynku ETF i jej Sekcje postarają się zdefiniować pułap na wysokim poziomie godzinowych i miesięcznych wynagrodzeń minimalnych oraz stopniowe podejście celem sprawniejszego podniesienia najniższych wynagrodzeń poprzez działanie związkowe.

ETF domaga się aby wynagradzany czas pracy brał pod uwagę cały okres przebywania w pogotowiu, tj. czas udostępniony pracodawcy, oraz aby przestrzegany był i stosowany wobec wszystkich maksymalny limit czasu pracy aby poziomy wynagrodzeń były adekwatne i nie wymagały zwiększania w drodze wydłużonego czasu pracy lub spędzania więcej czasu w gotowości do pracy.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 17

POWSTRZYMAĆ DUMPING SPOŁECZNY

Europejski rynek transportowy charakteryzuje się w daleko zbyt znacznym zakresie różnymi formami dumpingu społecznego. Ekspansja Unii Europejskiej, w połączeniu z rozwojem rynku wewnętrznego, przyczyniła się do otwarcia Europy na nisko wynagradzaną konkurencję w sposób całkiem odmienny od tego z jakim mieliśmy do czynienia wcześniej.

Europejski ruch związków zawodowych usiłował zwalczać dumping społeczny poprzez zachowanie zasady „kraju pracy" i sprzeciwiając się Dyrektywie Usługowej jaką Komisja zaproponowała w 2003 roku.

Walka była skuteczna, ale z chwilą ogłoszenia przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości swych orzeczeń dotyczących Laval, Rueffert, Viking i Luksemburg; znaczna część sukcesu pozostała niezaspokojona.

Orzeczenia oznaczają w praktyce, że zasada kraju pochodzenia z Dyrektywy została podtrzymana jako norma i że zarówno państwa członkowskie jak i związki zawodowe dysponują bardzo ograniczonymi możliwościami nakładania warunków swojego kraju jako minimum dotyczące każdego pracującego w kraju.

Europejskie związki zawodowe usiłowały także złagodzić destrukcyjną konkurencję wynagrodzeniami poprzez zalecenie ścisłego stosowania zasad kabotażu. Praca ta przyniosła niewiele sukcesu i okazało się, że rynek transportowy pozostanie długofalowo zderegulowany. Oznacza to, że cały ruch w ramach Unii Europejskiej będzie na poziomie ruchu krajowego. Wewnętrzny rynek transportowy stanie się zatem otwarty dla dumpingu społecznego.

W sumie, obraz jest poważnie alarmujący i cały europejski ruch związków zawodowych musi opracować strategię przeciwdziałania.

Powinna ona mieć kilka punktów wyjścia: ETF powinna udzielać ciągłego poparcia związkom w krajach z niskimi wynagrodzeniami i starać się o uchylenie antyzwiązkowych orzeczeń poprzez wzmocnienie praw związkowych na poziomie UE, wzmocnienie Dyrektywy o pracownikach delegowanych i wyraźnego rozumienia, że zasada kraju pracy jest główną zasadą w odniesieniu do pracowników delegowanych.

Ponadto, wymagane są przepisy uznające bojkoty związkowe i bojkoty solidarnościowe jako uprawnione metody gwarantowania akceptowalnych warunków pracy; a także skuteczna współpraca między związkami w różnych krajach i w różnych sektorach.

W świetle powyższego, proponuje się:

Aby: ETF, razem ze swymi związkami członkowskimi, pracowała na rzecz stworzenia formy członkostwa transgranicznego, aby nasi członkowie uzyskiwali pomoc związkową niezależnie od tego gdzie na obszarze UE żyją.

Aby: ETF podjęła działania na rzecz oddalenia antyzwiązkowych orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 18

PRZECIWKO RASIZMOWI I KSENOFOBII A NA RZECZ RÓWNYCH PRAW DLA WSZYSTKICH PRACOWNIKÓW

Kongres ETF odnotowuje niedawne nieoficjalne przerwy w pracy przez wysoce uzwiązkowionych wykwalifikowanych pracowników budowlanych w rafinerii ropy Lindsey w Zjednoczonym Królestwie. Szybko nastąpiła obejmujący cały kraj nieoficjalna reakcja odstępowania od pracy kolegów na placach budowy.
Wprowadzające w błąd informacje medialne w Wielkiej Brytanii i w całej Europie przedstawiły te wydarzenia jako spór inspirowany pobudkami rasowymi o zachowanie brytyjskich miejsc pracy dla brytyjskich pracowników. Rzeczywistość była raczej inna. To prawda, że niektórzy strajkujący pokazywali transparenty z hasłem: „Brytyjskie miejsca pracy dla Brytyjczyków", ale była to parodia takich samych słów premiera Gordona Browna z wcześniejszych wypowiedzi. Wyraźnie użył on tego sformułowania dla złagodzenia obaw, że brytyjska polityka neoliberalna i zachęcanie do niskokosztowych zderegulowanych rynków pracy, zagrozi możliwościom zatrudnieniowym brytyjskich pracowników krajowych. Taka terminologia jedynie zaciemniła obraz, podczas gdy nie ma żadnego sygnału czynienia czegokolwiek oprócz wnoszenia poręczeń za banki, tymczasem narastający kryzys rozchodzi się coraz bardziej w rzeczywistej gospodarce i coraz więcej pracowników jest zwalnianych grupowo lub przechodzi na krótkotrwałe bezrobocie.

Tymczasem w istocie strajk w zakładach Lindsey nie był nigdy wymierzony przeciwko zagranicznym pracownikom, ale przeciwko kontraktowaniu taniej siły roboczej jaka w coraz większym stopniu wykorzystywana zamiast pracowników opłacanych zgodnie z krajowym układem zbiorowym pracy. W projekcie budowy rafinerii dla giganta naftowego Total ani jedno miejsce pracy nie miało być przekazane pracownikom objętym odnośna krajową umową zbiorowa pracy. Dzięki lokalnym przedstawicielom związkowym oraz strajkującym, z których większość należała do związku UNITE, faszyści starający się wykorzystać spór zostali całkowicie odrzuceni na korzyść hasła związku UNITE „równe prawa dla wszystkich pracowników". Kampania na rzecz uczciwego dostępu do miejsc pracy dla brytyjskich pracowników w branży budowlanej nie miała nic wspólnego z wyłączeniem obywateli innych państw UE z pracy w W.Brytanii. Chodzi o ochronę pracujących w W.Brytanii przed wyzyskiem, niezależnie od kraju z jakiego pochodzą.
Nasze wrogie dla związków zawodowych media nie wskazały także na wkład wniesiony przez kombinację brytyjskiego prawa antyzwiązkowego (w coraz większym stopniu podziwianego przez inne państwa UE), skłonności do deregulacji, prywatyzacji i słabo chronionych rynków pracy, razem z niedawnymi kontrowersyjnymi orzeczeniami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości ograniczającymi prawo do strajku w takich sytuacjach.
Spółki globalne mające siedzibę w Europie mogą zgodnie z prawem UE swobodnie stawać do przetargów na wszelkie usługi w państwach członkowskich i swobodnie w swych krajach wynajmować bezpośrednio siłę roboczą. Pracownicy ci mogą z kolei być „delegowani" do takich krajów jak Zjednoczone Królestwo na warunkach i zasadach przewidzianych w kraju pochodzenia. Te warunki i zasady mogą być gorsze od odpowiednich mających zastosowanie w kraju wykonywania pracy. Nieważne, że Dyrektywa dotycząca pracowników delegowanych z 1996 roku stwierdza iż pracownicy delegowani do pracy w Zjednoczonym Królestwie muszą być wynagradzani na poziomie wynagrodzenia minimalnego przewidzianego w ustawodawstwie brytyjskim.

Zważywszy na stosunkowo kiepski poziom postanowień ustawowych w zakresie praw pracowniczych w Zjednoczonym Królestwie, pracownicy tutaj delegowani muszą otrzymywać jedynie statutowe wynagrodzenie minimalne, jakie w istocie jest ekstremalnie niskie, (mniej niż połowa krajowego wynagrodzenia średniego mężczyzn), zwłaszcza jeśli w grę wchodzą pracownicy certyfikowani lub kwalifikowani. Nie istnieją stawki nadgodzinowe lub podobne wynagrodzenia dodatkowe przewidziane przez prawo. Chociaż Dyrektywa dotycząca pracowników delegowanych wymaga od zagranicznych spółek przestrzegania naszych przepisów o maksymalnym czasie pracy, są to przepisy dostosowane do indywidualnej opcji opowiedzenia się inaczej, po osiągnięciu przez rząd brytyjski sukcesu w zniszczeniu Dyrektywy dotyczącej czasu pracy.

W pewnych przypadkach, pracownicy delegowani opłacani muszą być według stawek uzgodnionych w zbiorowych układach pracy. Ma to jednak zastosowanie jedynie kiedy pracownicy delegowani są do krajów w jakich układy zbiorowe mają „uniwersalne zastosowanie", w ramach danego sektora i obszaru geograficznego. Tak nie jest w przypadku Zjednoczonego Królestwa, gdzie układy zbiorowe typowo negacjowane są na poziomie przedsiębiorstwa. Zatem zgodnie z Dyrektywą dotyczącą pracowników delegowanych, zbiorowe układy wynagrodzeniowe w tym kraju mogą być podważone przez spółki mające siedzibę w innych krajach. To, w połączeniu z orzeczeniami ETS, potwierdziło prawo pracodawców do użycia taniej siły roboczej jako substytutu uzwiązkowionych pracowników objętych zbiorowymi układami pracy, przy równoczesnym ograniczeniu prawa do strajku w takiej sytuacji.

Po pierwsze, w sprawie dotyczącej linii żeglugowej Viking, ETS orzekł przeciwko prawu Fińskiego Związku Marynarzy do strajku kiedy pracodawca zastapił fińską załogę, załogą estońska na niższych wynagrodzeniach. Z kolei w sprawie Laval, ETS orzekł, że władze szwedzkie w Vaxholm nie miały racji wypowiadając umowę z łotewską firmą budowlaną Laval kiedy miejscowy związek zawodowy przystąpił do akcji przeciwko korzystaniu z taniej siły roboczej podważając jego uzgodnione krajowo warunki i zasady. W sprawie Rueffert, ETS orzekł, że Niemcy nie mogą egzekwować od polskiego kontrahenta wypłacania swym pracownikom więcej niż wynagrodzenie minimalne. Także w sprawie Luksemburg, ETS orzekł przeciwko prawu do strajku uniemożliwiającego pracodawcy zatrudnienie taniej siły roboczej sprowadzonej z innego państwa członkowskiego.

Dalsze implikacje dla ograniczania zbiorowego działania jak zasugerowano mogą wystąpić jeśli akcja protestacyjna odbywa się z naruszeniem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), Artykuł 43 (Swoboda prowadzenia działalności gospodarczej). Pracodawca może zaskarżyć związek (a nie raczej państwo członkowskie), a obroną nie jest fakt, że związek przestrzegał prawa krajowego. Będzie to najprawdopodobniej szczególny problem w sektorach transportowych a kwestia powstała już w przypadku sprawy *BALPA przeciwko British Airways* (2008), gdzie związek BALPA został zagrożony postępowaniem prawnym jeśli przystąpi do akcji strajkowej odnoszącej się do inicjatywy spółki związanej z Otwartym Niebem, jaka powodowała obawę związku utraty miejsc pracy. Z akcji zrezygnowano mimo pełnego przestrzegania prawa brytyjskiego, ponieważ ogromne koszty prawne w postaci kosztów sądowych i odszkodowań, bez ograniczeń kwoty o jaką można występować, mogłyby doprowadzić związek do bankructwa. W dniu 8 października 2008 roku związek BALPA wniósł skargę do MOP, Europejskiego Komitetu Praw Społecznych Rady Europy oraz do Międzynarodowego Komitetu Praw Gospodarczych, Społecznych i Kulturalnych.

Z uwagi na wysoce zdecentralizowany charakter rokowań zbiorowych w Zjednoczonym Królestwie, związki tu działające są osobliwie wrażliwe na ograniczenia nałożone przez sprawy Rueffert i Luksemburg. W świetle aktualnego stanu rzeczy, wydaje się, że istniejąca „Londyńska stawka wynagrodzenia na życie", polityka wprowadzona przez poprzedniego burmistrza, a także nowe wymagania londyńskich kierowców autobusów w zakresie jednego ustalenia wynagrodzeń i warunków, nie będą uprawnioną polityką jeśli wdrożone zostaną przez miejscowe władze albo gdy przyjęte zostaną jako polityka Władz Rozwoju Olimpijskiego.

UNITE – the Union, wzywa wszystkich afiliantów ETF do podniesienia temperatury wśród ludzi pracy w całej Europie odnośnie orzeczeń ETS. Wzywamy wszystkich afiliantów aby zgłaszali wszystkie przypadki sprzeczności tych orzeczeń ETS z konwencjami MOP, składając skargi do Komitetu Praw Społecznych Rady Europy oraz wszczynali, tam gdzie to możliwe, postępowania przed Europejskim Trybunałem Praw Człowieka, oraz aby wychodzili na ulice w ramach kampanii upubliczniania i nagłaśniania tych spraw. Wzywamy ETF do mobilizacji w Parlamencie Europejskim, oraz w ramach Komisji na wszystkich poziomach, aby nasze poglądy zostały dobrze zrozumiane.

Alternatywą jest unicestwienie przez pracodawców wszystkich uzwiązkowionych miejsc pracy, wynajmowanie na możliwie najniższych stawkach w ramach wyścigu do dna jeśli chodzi o standardy życia pracowników. Wydaje się to być aktualnym celem naszej neoliberalnej Komisji Europejskiej, wspieranej przez ETS i przy poparciu licznych europejskich rządów neoliberalnych.

Nadszedł czas nie tylko dla pracowników, ale także dla społeczeństwa jako całość, na przebudzenie się na niebezpieczeństwa jakie szykuje się nam w przyszłości. Przesłanie dla wszystkich pracowników jest jasne – wstąpcie do związku i walczcie w obronie waszych warunków, zwalczajcie rasizm i ksenofobię, walczcie o równe prawa dla WSZYSTKICH pracowników.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 19

ZAPEWNIENIE PRZYSZŁOŚCI EUROPIE SOCJALNEJ

Wymagania w zakresie Alternatywnego Modelu Ekonomicznego i Społecznego w U E

Priorytet dla sprawiedliwości społecznej w Unii Europejskiej

Od niemal trzech pokoleń, obywatele Europy przechodzą przez najdłuższy okres pokoju w europejskiej historii. Osoby traktujące ten fakt jako oczywisty nie zauważają funkcji czynienia pokoju, jaką sprawował proces integracji europejskiej od swych początków po drugiej wojnie światowej.

Jednak obecna sytuacja projektu europejskiego jest tym niemniej powodem niepokoju. Pokój jest czymś więcej niż nieobecność wojny i przemocy militarnej. Wewnętrznie, pokój oznacza także pokój społeczny ucieleśniony w sprawiedliwości społecznej. I to na tym froncie Unia Europejska wykazuje znaczny deficyt – a tendencja ta narasta. Rozwój polityk gospodarczych, społecznych, płacowych i fiskalnych w UE prowadzi do napięć społecznych w państwach członkowskich. Celem uniknięcia naruszenia pokoju wewnętrznego Unii Europejskiej, niezbędne jest odwrócenie aktualnych polityk. UE jest w pilnej potrzebie alternatywnego modelu gospodarczego i społecznego.

Ponieważ proces integracyjny uległ intensyfikacji w powiązaniu ze wspólnym rynkiem, unią gospodarczą i walutową, oraz powiększeniem UE w kierunku Europy Środkowej i Wschodniej, obywatele licznych państw członkowskich nie odebrali UE jako synonimu wzrostu dobrobytu, wysokich dochodów i większej ilości miejsc pracy. Przeciwnie: uznają UE jako wehikuł redystrybucji dochodu od dołu do góry, cięć w systemach zabezpieczeń społecznych, utraty miejsc pracy i narastającej nierówności społecznej. Obywatele UE doświadczają wpływu radykalnych procesów socjoekonomicznych:

- silnego spadku wynagrodzeń i stawek płacowych w produkcie krajowym brutto EU-27, ale w pierwszym rzędzie w strefie Euro,
- coraz wyraźniejszej nierówności w dystrybucji dochodów między bogatymi i biednymi w całej UE,
- rozwoju w całej UE sektora niskich wynagrodzeń z rosnącym udziałem pracowników pracujących w nietypowych rodzajach zatrudnienia bez ubezpieczeń społecznych,
- cięć świadczeń dla bezrobotnych a zwłaszcza dla bezrobotnych w długim okresie; w powiązaniu z liberalnymi reformami rynku pracy w niemal wszystkich krajach UE,
- rozmontowania na całym obszarze UE państwa opiekuńczego w kontekście emerytur i świadczeń zdrowotnych,
- we wszystkich państwach członkowskich UE redystrybucja obciążeń podatkowych na korzyść spółek i osób o dużych dochodach,
- cięć zatrudnieniowych w spółkach, które w tym samym czasie wykazały dramatyczny wzrost zysku z kapitału.

Wydarzenia te mają w pierwszym rzędzie swe źródła w radykalnej zmianie wizji polityki gospodarczej i społecznej, jak początkowo zdefiniowana była w Jednolitym Akcie Europejskim z 1987 i wprowadzeniu jednolitego rynku. Projekty te stanowiły przeobrażenie wizji UE z wzorowanej na Keyn'ie w neoliberalną.

Politycznie, ETF wierzy w pilną potrzebę przeciwdziałania neoliberalnemu modelowi gospodarczemu i społecznemu zawartemu w poprzednich Traktatach UE poprzez model alternatywny, jaki oparty jest na wizji Europy społecznej. Jest to nie tylko droga dla UE dla pokonania aktualnego głębokiego kryzysu zaufania. UE musi opowiedzieć się za polityką pełnego zatrudnienia, wzrostu dochodów mas, pokonania nierówności społecznych, zabezpieczenia społecznego państwa opiekuńczego, zakazaniu zatrudnienia bez zabezpieczeń społecznych oraz dalszego rozwoju praw pracowniczych i demokracji w stosunkach pracy. Jedynie kiedy UE skutecznie przeprowadzi taką transformację społeczną, cieszyć się będzie długofalowym wsparciem swej ludności.

Przebudowa modelu gospodarczego Unii Europejskiej

Wraz z Jednolitym Aktem Europejskim (1987) oraz Traktatem z Maastricht (1993), filozofia neoliberalna uzyskała supremację w procesie integracji europejskiej. Jednolity Akt Europejski (JAE) skoncentrował się na realizacji jednolitego rynku charakteryzującym się czterema podstawowymi swobodami opisanymi jako wolny przepływ towarów, usług, osób i kapitału. Traktat z Maastricht wytyczył drogę do wprowadzenia unii gospodarczej i walutowej. Przy opracowywaniu tych dwóch podstawowych projektów socjoekonomicznych, państwa członkowskie UE podjęły wyraźną decyzję i powstrzymały się przed równoczesnym tworzeniem unii społecznej, unii fiskalnej i europejskiego systemu rokowań zbiorowych.

W europejskiej formie Unii Gospodarczej i Walutowej, w jakiej wspólna waluta podlega wspólnym kompetencjom i dlatego ma charakter europejski, podczas gdy polityki wynagrodzeniowe, społeczne i fiskalne zamierzenie pozostawione zostały w rękach państw członkowskich, praktyki dumpingowe stanowią logiczną konsekwencję. W takim systemie, państwa narodowe konkurują o inwestycje międzynarodowych inwestorów na podstawie wynagrodzeń i kosztów świadczeń socjalnych a także stawki podatku od przedsiębiorstw. Europejska Unia Gospodarcza i Walutowa zainaugurowała ogólny wyścig obniżania kosztów pracy, rozmontowując społeczne państwo opiekuńcze i zmniejszając stawki podatku od przedsiębiorstw.

Ten typ konkurencji ponadgranicznej dla najlepszych lokalizacji przemysłu opisany może być jako system państw konkurujących. System konkurujących państw jest silnym czynnikiem sprawczym realizacji celów neoliberalizm, władza państwa a w szczególności państwa opiekuńczego może być ograniczona, wynagrodzenia i koszty około – wynagrodzeniowe a także zmniejszenie podatku od przedsiębiorstw, oraz siły rynkowe mają coraz więcej przestrzeni manewru ze względu na deregulację i prywatyzację.

Ponadto, cele makroekonomiczne wizji neoliberalnej realizowane są w europejskiej formie unii gospodarczej i walutowej. Traktat z Maastricht ustanowił Europejski Bank Centralny jako instytucję, która w pierwszym rzędzie zobowiązana jest do walki z inflacją. Na podstawie Traktatu z Maastricht oraz przepisów UE wchodzących w zakres tzw. Paktu Rozwoju i Stabilizacji, polityka fiskalna jest w pierwszym rzędzie zorientowana na rzecz konsolidacji budżetów publicznych. Margines manewru. tj. zarządzanie dochodami i wydatkami a zatem stabilizowanie gospodarki przy pomocy polityki fiskalnej, jest w rezultacie poważnie ograniczone. Ponieważ, w przeciwieństwie do „Planu Wernera" z początku lat 1970., wersja z Maastricht unii gospodarczej i walutowej nie przewiduje europejskiego rządu gospodarczego, niemożliwe jest de facto skuteczne koordynowanie polityk fiskalnych państw członkowskich w strefie Euro, nie mówiąc już o realizacji harmonizowania i odpowiedniej kombinacji polityk walutowych i fiskalnych. Słabości tej konstrukcji polityki gospodarczej w strefie Euro stały się szczególnie wyraźne, kiedy w roku 2001 pękła bańka Nowej Ekonomii. W przeciwieństwie do USA, Europejski Bank Centralny oraz rządy narodowe w strefie Euro nie zwalczały aktywnie stagnacji gospodarczej między rokiem 2001 a 2005 poprzez wprowadzanie polityk stabilizacyjnych i stymulujących.

W aktualnym globalnym kryzysie gospodarczym, jaki w znacznej mierze dotyczy także państwa europejskie, ograniczona zdolność UE do działania zmaterializowała się z zatrważająca wyrazistością. Chociaż nawet UE jest obszarem gospodarczym z wysokim stopniem wzajemnej zależności, gdzie państwa narodowe są ledwie w stanie realizować swe polityki uzdrowieniowe, Komisja nie dysponuje kompetencją przepisywania absolutnie koniecznych programów stymulacji gospodarczej dla całej Unii Europejskiej. W zamian, istotni gracze narodowi –Niemcy i Francja – toną w sporach na temat zakresu i narzędzi programu stymulacyjnego bez prawa Komisji do sprawiania aby te państwa widziały uzasadnienie oraz przepisania programu europejskiego dla nich. W przeciwieństwie do Stanów Zjednoczonych Ameryki, Unia Europejska posiada jedynie ograniczoną możliwość łagodzenia zakresu i skracania czasu trwania kryzysu gospodarczego w drodze szybkiej i nacelowanej reakcji.
Z tego krytycyzmu aktualnego stanu polityk gospodarczych UE, ETF wywodzi następujące żądania reform:

- Europejski Bank Centralny powinien poddany być demokratycznej kontroli oraz być na równi zobowiązany do następujących celów: wysoki wzrost gospodarczy, pełne zatrudnienie i wysoka stabilność walutowa. Sprzeczne cele, jakie pojawiać się będą co jakiś czas w wyniku tych zobowiązań, powinny być akceptowane; zmuszają one EBC do realizowania elastycznej polityki walutowej i harmonizowania swych polityk z politykami płacowymi i fiskalnymi.

- W kontekście krótko i długofalowym, polityki krajowe powinny być koordynowane na poziomie UE w taki sposób aby margines działania polityki gospodarczej był bardziej w pełni wykorzystywany oraz aby realizowana była należyta harmonizacja europejskich polityk walutowych i europejskich polityk fiskalnych. W tym celu, zdemokratyzowana Komisja Europejska powinna otrzymać mandat – we współpracy z Radą Ministrów Gospodarki i Finansów (Ecofin) – na zdefiniowanie podstawowej orientacji polityki fiskalnej w państwach członkowskich zgodnie z ich odpowiednimi sytuacjami gospodarczymi (kurs konsolidacyjny lub ekspansyjny).

- Jednak warunkiem wstępnym takiej polityki jest dokonanie rewizji fundamentalnych zasad sztywnego Paktu Stabilizacji i Wzrostu (PSW) z roku 1997, PSW przewiduje unikanie przez wszystkie państwa członkowskie „nadmiernych deficytów publicznych „przekraczających 3% produktu krajowego brutto (PKB). Przepis ten, jaki nałożony był już w Traktacie z Maastricht, został jeszcze wzmocniony przez Szczyt Amsterdamski. Nawet po ostatnich reformach w roku 2006, PSW nadal pozostaje w konflikcie z potrzebą rywalizacji antycyklicznej polityki fiskalnej. W sytuacji kryzysowej. państwa członkowskie UE musza być w stanie stymulować popyt poprzez zwiększanie zadłużenia publicznego celem zamknięcia luki popytowej utworzonej przez procesy rynkowe. W tym kontekście, deficyty spowodowane przez cykl gospodarczy muszą być akceptowane. W fazach ekspansji i wzrostu, dodatkowe dochody podatkowe musza także wykorzystywane być do zmniejszania deficytów budżetowych. Restrykcje w stosunku do nowego długu publicznego nie powinny stanowić dogmatu i celu do realizowania za wszelka cenę w kwitnącej gospodarce, ponieważ deficytowe wydatki na zorientowane przyszłościowo inwestycje, takie jak inwestycje w sektor edukacji, mogą stanowić istotne zadanie dla państwa.

- Polityki dumpingu fiskalnego powinny być zakończone przez wprowadzenie wspólnych podstaw ocen fiskalnych w przypadku podatku od przedsiębiorstw oraz poprzez wprowadzenie minimalnych stawek podatkowych dla podatku dochodowego i podatków od przedsiębiorstw oraz przez harmonizowanie przepisów księgowania zysków.

- W procesie długofalowym, należałoby także rozpatrzyć zwiększone przekazywanie uprawnień decyzyjnych w zakresie polityk gospodarczych i fiskalnych na poziom europejski. Od wielu lat, Francja domaga się takiego przekazywania pod hasłem Europejskiego Rządu Gospodarczego. Jego celem jest ustanowienie – wraz z władczym EBC - instytucji polityki fiskalnej z podobnymi uprawnieniami do tworzenia równego pola gry dla polityk walutowych i fiskalnych oraz umożliwienia skutecznej europejskiej polityki gospodarczej i stabilizacyjnej.

  Żądanie to ma wsparcie jako kwestia zasady. Polityki fiskalne muszą być lepiej koordynowane na poziomie europejskim. Jest to szczególnie prawdziwe dla strefy Euro. Jednakże polityki koordynacyjne nie mogą być końcem samym w sobie. Wykorzystywane muszą być do gwarantowania wzrostu, zatrudnienia i transformacji ekologicznej przemysłu. Europejski Rząd Gospodarczy byłby odpowiedzialny za wdrożenie ekspansywnej polityki gospodarczej dla wzrostu ilościowego. Przejmie także odpowiedzialność za takie wspólne działania jak ustanowienie konkurencyjnej infrastruktury ponadnarodowej. Znaczenie będzie miało nadanie mu uprawnień podatkowych i środków finansowych dla finansowania tych działalności. Europejska polityka gospodarcza warta swej nazwy zależy od jej własnej prerogatywy fiskalnej.

- Budżet powinien być restrukturyzowany nie później niż w następnym okresie finansowym (zaczynającym się w roku 2014).

  - Budżet powinien koncentrować się na wzroście, zatrudnieniu oraz na sprawach socjalnych. Celem poprawienia wagi spraw zabezpieczeń społecznych, niezbędne jest nadanie większej wagi albo zrestrukturyzowanie już istniejącego Europejskiego Funduszu Socjalnego (EFS).

  - Fundusz powinien mieć zdolność działania na własną rękę w ramach i poza politykami strukturalnymi i powinien otrzymać większą wagę finansową. Inaczej niż w przeszłości, fundusz nie powinien być w pierwszym rzędzie dostępny dla słabszych gospodarczo regionów, powinien zamiast tego otwarty być dla wszystkich wymagających wsparcia w walce z problemami rynku pracy (takimi jak wysokie bezrobocie, niski stopień zatrudnienia kobiet, wysoka liczba zaniechań nauki szkolnej, niski stopień dalszej edukacji –tj. w osiąganiu celów ustanowionych w kontekście aktualnego procesu lizbońskiego).

Koordynowanie polityk opiekuńczych na poziomie europejskim

Na tle zmian ideologii społecznej i ze względu na różne czynniki takie jak masowe bezrobocie, deficyty budżetowe i zmiany demograficzne, państwo opiekuńcze w Europie znalazło się pod presją od początku lat 1990. Zgodnie z filozofią strony podażowej, wycofanie się państwa, a zwłaszcza państwa opiekuńczego, miało w zamiarze uruchomić udogodnienia związane z funkcjonowaniem i promowaniem sił związanych ze wzrostem w rezultacie, wszystkie kraje europejskie przeprowadziły reformy swych systemów służby zdrowia, emerytalnych i rynku pracy, a reformy te wiązane były ze sporymi cięciami w świadczeniach zabezpieczeń społecznych dla obywateli. W systemach zdrowia, istniejąca lista świadczeń została skrócona a kontrybucje i indywidualne opłaty wnoszone przez pacjentów zwiększyły się w tym samym czasie. W systemie emerytalnym, warunki wstępne dla uzyskania uprawnień zostały uszczelnione a formuły naliczeniowe dla emerytur z tytułu wieku zostały zmodyfikowane. Ostatecznie, relatywny poziom wypłat emerytalnych i współczynników zastąpienia wynagrodzeń uległy znaczącym redukcjom, i jest to proces jaki będzie znacznie nasilony w nadchodzących dekadach ze względu na decyzje reformatorskie jakie zostały już podjęte w odniesieniu do systemów emerytalnych. Jeśli chodzi o zasiłki dla bezrobotnych, czas trwania wypłat i proporcja zastąpienia dochodów w kontekście świadczeń zostały zmniejszone. Szczególnie dotkliwych cięć dokonano w odniesieniu do długotrwale bezrobotnych.

Spirala w dół w zakresie świadczeń zabezpieczenia społecznego została jeszcze bardziej przyspieszona przez wewnątrzeuropejski system konkurujących państw. Mniejsze wydatki na opiekę społeczną, sięgające w Europie około 30% PKB, postrzegane są jako promowanie konkurencji i zwiększanie międzynarodowej konkurencyjności Europy. Jeszcze w latach 1970. oraz 1980. wypłaty na opiekę społeczną rosły szybciej niż PKB. Współczynniki świadczeń socjalnych, jakie mierzą współczynnik łącznych wypłat świadczeń opieki społecznej w łącznych dochodach państwa, wykazują wzrost we wszystkich krajach. Im państwa są bogatsze, tym wyższe są współczynniki świadczeń socjalnych i, statystycznie, to powiązanie było znaczące (stopień determinacji 80%).

Jednak od lat 1990. współczynnik ten ulegał zmniejszaniu w Europie. Państwa, które miały bardzo wysoki współczynnik wypłat na zabezpieczenia społeczne w porównaniu europejskim, tj. państwa takie jak Szwecja, Dania, Finlandia i Holandia wprowadziły cięcia w swym państwie opiekuńczym.

Ich współczynniki wypłat na ubezpieczenia społeczne zostały czasami dramatycznie zmniejszone, ale nadal są znacząco wyższe niż zachodnio europejska średnia w Skandynawii. Szybko rosnące gospodarki takie jak w Irlandii i w Hiszpanii oderwały państwo opiekuńcze od wzrostu gospodarczego i ich współczynnik wypłat został znacząco zmniejszony. Podobne wydarzenia są ewidentne w państwach Europy Środkowej i Wschodniej a zwłaszcza w trzech Państwach Bałtyckich, w Republice Słowacji oraz w Polsce. Kiedy państwa rozłączają wypłacanie swych zabezpieczeń społecznych od wzrostu gospodarczego celem uzyskania przewagi konkurencyjnej wewnątrz Europy oraz obniżają ich wysokości, można to nazwać polityką dumpingu socjalnego. Takie polityki niosą za soba wysokie ryzyko infekcji. Można nawet powiedzieć w kontekście państw opiekuńczych, że dumping socjalny będzie rozprzestrzeniał się jeszcze dalej jeśli nie będzie koordynacji polityk na poziomie europejskim.

W nowym europejskim modelu ekonomicznym i społecznym, logika podkreślająca system państw konkurujących będzie musiała zostać odrzucona poprzez wprowadzenie polityk ponownej regulacji w poziomie europejskim. Dlatego ETF domaga się aby europejskie państwa opiekuńcze ustanowiły socjalny pakt stabilizacyjny. Pakt ten będzie obejmował umowę, że zakres państwa opiekuńczego powiązany jest z poziomem rozwoju gospodarczego w odnośnych państwach. Mierzone w dochodzie na głowę mieszkańca, istnieć będą cztery kluby państw w Unii Europejskiej. Każdy klub będzie miał własną definicję zakresu lub korytarza współczynników opłat zabezpieczeń społecznych. Państwa te, w miarę poprawy sytuacji gospodarczej, przechodzić będą z niższego do wyższego korytarza.

Porozumienie dotyczące takich korytarzy powinno osiągać następujące cele:

- Należy położyć kres politykom dumpingu socjalnego. Poszczególne kraje uznają za niemożliwe zdobywanie przewagi konkurencyjnej poprzez dysponowanie współczynnikami wypłat zabezpieczenia społecznego poniżej średniej, w porównaniu z ich poziomem dochodów.
- Mniej rozwinięte gospodarki narodowe nie zostaną poddane nadmiernym naciskom ekonomicznym w wyniku tej formy regulowania polityki socjalnej. Będą musiały jedynie zapewniać taki poziom zabezpieczenia społecznego, jaki są w stanie „wytrzymać" w oparciu o swój poziom dochodów.
- Z chwilą poprawy statusu gospodarczego krajów mniej rozwiniętych, ich współczynniki wypłat zabezpieczeń społecznych będą zbliżały się do tych w pozostałej części UE; wydatki dla osób starszych, z tytułu choroby, inwalidztwa oraz bezrobocia będą wyrównywały się nie tylko w kategorii względnej, ale także bezwzględnej. Korytarze grupy nisko-dochodowej i średnio-dochodowej będą przesuwały się ku górze.
- Regulacja ilościowa polityk socjalnych będzie początkowo ograniczona do minimum na poziomie UE, redystrybucja dochodów między państwami członkowskimi nie będzie miała miejsca. Ponieważ regulacja będzie miała zastosowanie jedynie do wypłat łącznych (współ-czynników wypłat zabezpieczeń społecznych), autonomia państw UE przewidziana w zasadzie subsydiarności nie zostanie początkowo naruszona, kiedy wypłaty z tytułu zabezpieczenia społecznego alokowane są na różne typy świadczeń (emerytury, zdrowie, bezrobocie, zasiłki rodzinne).

Realizacja takiej koncepcji regulacyjnej przerwie neoliberalny reżim konkurujących państw w dziedzinie polityk opieki społecznej. Zgodnie z zasadami paktu stabilizacji społecznej, realizowana będzie ekonomiczna i społeczna polityka harmonizacji i wspólnego postępu w UE. Takie praktyki dumpingu socjalnego, jak te praktykowane przez Irlandię i Hiszpanię w „starej UE" i jakie tymczasem przyjęte zostały w trzech Państwach Bałtyckich oraz w Republice Słowacji, jeśli chodzi o grupę nowych państw członkowskich, zostaną wykluczone od samego początku.

Rewitalizacja polityk rynku pracy w Unii Europejskiej

Celem skutecznego zwalczania bezrobocia w Europie niezbędne jest przebudowanie polityk gospodarczych (patrz sekcja 2). Polityki rynku pracy i reformy strukturalne mogą okazać się sukcesem jedynie w korzystnym środowisku makroekonomicznym, jakie zorientowane jest na przezwyciężenie aktualnie niskich stóp wzrostu. W konsekwencji, oraz dla polepszenia jej międzynarodowego położenia konkurencyjnego, Europa i jej globalni konkurenci muszą przystąpić do wyścigu o jakość zamiast uczestniczenia w wyścigu o najniższe wynagrodzenia i standardy społeczne. Europa musi pamiętać o swych mocnych punktach, tj. wysokiej jakości swych produktów i usług, doskonałym szkoleniu swej siły roboczej oraz o swym regulowanym i chronionym społecznie zatrudnieniu. Konsekwentne, pozytywne elementy prewencyjnej i aktywnej polityki rynku pracy muszą wysunięte zostać na pierwszy plan w polityce rynku pracy UE, celem zintegrowania większej liczby ludzi z rynkiem pracy oraz przeciwdziałania podziałom na rynku pracy, dlatego wymagane są aktywne polityki rynku pracy.

Potrzebne są inicjatywy narodowe i europejskie dla zapobiegania „pułapce niepewności" i poprawienia sytuacji kontraktowej nowych form zatrudnienia, aby nietypowe formy zatrudnienia zabezpieczone były takimi samymi standardami ustawodawstwa pracy i socjalnego oraz aby zapobiegano coraz większej marginalizacji po wyłączeniu z regularnego rynku pracy. Europejska ochrona nietypowych i ryzykownych form zatrudnienia nieodłączna jest dla zapobiegania dalszej erozji norm socjalnych. Jednak wszystko to wymusza wizję strategiczną rynku pracy, jaka przewiduje poprawę jakości pracy jako swój podstawowy cel. Poprzez ustanowienie lepszych norm europejskich w zakresie pracy w niepełnym wymiarze, zatrudnienia na czas określony, pracy tymczasowej, czasu pracy, ochrony przed zwolnieniem, przepisów zastępowania wynagrodzeń w przypadku bezrobocia oraz w zakresie realizowania prewencyjnych i aktywnych polityk rynku pracy. Rynki pracy powinny być regulowane w taki sposób, aby zarówno „pułapka niepewności" jak i „pułapka ubóstwa" były zwalczane.

Zatrudnienie transgraniczne i delegowanie zatrudnionych w coraz większym stopniu rozwijają się w kluczowych obszarach europejskiej polityki społecznej. Narastająca migracja, swobodny przepływ pracy i nieograniczona swoboda usług naruszają europejski model socjalny, kiedy interesy i nabyte prawa zarabiających wynagrodzenia nie tworzą centrum polityk UE i pozostawione są na łaskę neoliberalnej polityki rynku wewnętrznego. W tej dziedzinie, wzywa się państwa członkowskie do wzmocnienia standardowego typu zatrudnienia zgodnie z ich krajowymi zwyczajami i do ograniczania wszelkiego omijania normy przez nietypowe formy zatrudnienia.

Dlatego ETF żąda

- polepszenia dyrektywy UE dotyczącej czasu pracy jaka nie powinna stanowić wyzwań wobec orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o dostępności czasu (= czasowi pracy), powinna ograniczać rozszerzanie czasu rozliczeniowego (odniesieniowego) jedynie do wyjątków przewidzianych w układach zbiorowych, powinna położyć kres podważaniu maksymalnego tygodniowego czasu pracy na drodze indywidualnych „dobrowolnych" porozumień (tzw. indywidualne opowiadanie się za wyłączeniem- opt out) oraz powinna przewidywać prawo do zmiany indywidualnych czasów pracy z powodów rodzinnych.
- rewizji dyrektywy UE dotyczącej pracowników delegowanych celem zastosowania zasady miejsca pracy spójnie i poza wszelkimi wątpliwościami, aby zasada równych warunków i równej płacy za jednakową pracę w tym samym miejscu, wymagana była przez prawo.

Wzmocnienie podstawowych praw społecznych wobec swobód rynkowych

Długie lata debatowania nad konstytucją europejską - po niepowodzeniu tych pierwszych – nad Podstawowym Traktatem z Lizbony, powinny spowodować przezwyciężenie rozłączania europejskiego porządku gospodarczego od europejskiego porządku społecznego. Zamiast tego, stały się okazją do cementowania dwoistego systemu z europejskim neoliberalnym systemem gospodarczym z jednej strony i tradycjami narodowego państwa opiekuńczego i protekcyjnymi mechanizmami polityki społecznej w państwach członkowskich, z drugiej. Ten dwoisty system nie jest jednak zrównoważony. Jego brak równowagi wynika z faktu, że tak zwane swobody podstawowe, tj., „swobodny" przepływ towarów, „swoboda" prowadzenia działalności gospodarczej, „swoboda" świadczenia usług, „swoboda" przepływu kapitału albo, mówiąc krótko, swobody rynkowe, otrzymały wyższy priorytet w prawie. Jeśli Podstawowy Traktat Lizboński miałby wejść w życie w brzmieniu nie zmienionym, ta sytuacja zostanie ujęta w prawie w sposób niemal uniemożliwiający odwrócenie tej zasady.

Patos wyrażenia („swobody gospodarcze") ma w zamierzeniu ukrycie faktu, że swobody te nie są podstawowymi prawami w tradycji europejskich wartości podstawowych; przeciwnie, są one wiążącymi ale wyłącznie kontraktowymi przepisami mającymi na celu deregulację rynku europejskiego. Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej jest tylko na pierwszy rzut oka odpowiednia do pokonania tego deficytu. Poprzez umieszczenie ogólnego postanowienia w Art. 53 Karty, tak zwanych swobód gospodarczych lub swobód rynkowych na równi z prawami człowieka, gwarancje konstytucyjne zawarte w prawach podstawowych stają się względne, muszą odpowiadać rynkowi i dlatego będą mniej wartościowe.
Droga ku prawie nieograniczonej ekspansji tak zwanych praw podstawowych UE kosztem podstawowych gwarancji zawartych w narodowym prawie konstytucyjnym, została wytyczona przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości, i miała swój postęp z chwilą zmiany jego izb wskutek powiększenia UE w roku 2004. Jego orzeczenia mają w zamierzeniu przewidzieć bezpośrednie konkurowanie różnych poziomów regulacji a zatem zintensyfikować konkurencję regulacyjną.

Orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawach Viking i Laval także systematycznie przyznają wyższy priorytet swobodzie prowadzenia działalności gospodarczej (Viking) lub swobodzie świadczenia usług (Laval) bez żadnego uzasadnienia w Traktacie UE, kiedy porównuje się te prawa z prawem do strajku i prawem do swobodnych rokowań zbiorowych.

Zgodnie z orzeczeniem ETS, państwa członkowskie UE mogą jedynie ograniczyć swobodę świadczenia usług i swobodę prowadzenia działalności dla „istotnych względów dobra publicznego". Każdy strajk i wszelkie rokowania zbiorowe będą sprawdzone przez ETS ze szkoda dla odnośnych państw członkowskich i zgodnie z jego społecznie nienaruszoną wcześniejszą wiedzą czy dane powody są w samej rzeczy „istotne". W tym kontekście, postanowienia socjalne rokowań zbiorowych nie mają w założeniu wagi decydującej, ponieważ interesy pracowników nie są identyczne z interesami dobra publicznego. Zaś ETS – bez żadnej autoryzacji ze strony Traktatu UE – postanawia mocą swych własnych uprawnień i kompetencji jakie powody są rzeczywiście istotne dla dobra publicznego. W tym kontekście, prawo do strajku i prawo do swobodnych rokowań zbiorowych nie są chronione w swych własnych prawach, a w zamian rozpatrzone będą dodatkowo z kilkoma innymi względami przy sprawdzaniu „istotnych względów dobra publicznego", a w konsekwencji są dewaluowane. W orzeczeniu w sprawie Viking, ETS dochodzi nawet mylnie do konkluzji, że godność ludzka podlegać musi „harmonizacji" ze swobodami rynkowymi.

W wyraźnej różnicy do głosowania Rzecznika Generalnego ETS w sprawie Rueffert (2008), ETS uznaje ustawy niemieckie o obowiązkowym charakterze układów zbiorowych jako naruszenie dyrektywy o pracownikach delegowanych, jakie dlatego ETS ogranicza w zgodzie ze swobodami świadczenia usług.
Orzeczenie ETS przeciwko protekcyjnemu ustawodawstwu dla pracowników w Luksemburgu postępuje taką samą linią. Przy jednostronnej analizie polityk społecznych i wszystkich potencjalnych zastrzeżeniach co do konkretnych postanowieni luksemburskiej ustawie o pracownikach delegowanych, Europejski Trybunał Sprawiedliwości pokazuje swą niezmiernie szeroką interpretację dyrektywy usługowej. Europejski Trybunał Sprawiedliwości wraca do epoki Bolkenstein'a, a w swej dyrektywie dotyczącej pracowników delegowanych ignoruje polepszenia, jakie wprowadził Parlament Europejski do początkowego projektu dyrektywy usługowej zaproponowanego przez Komisję Europejską.

W swych orzeczeniach w sprawach Viking, Laval, Rueffert oraz Luksemburg, ETS – bez jakiegokolwiek umocowania w prawie europejskim - chce ograniczyć prawo do strajku, prawo do rokowań zbiorowych oraz socjalne normy ochronne w państwach członkowskich, nawet w przypadku kiedy mają one priorytet w konstytucji narodowej i dlatego stanowią postulat ochrony. Kiedykolwiek takie prawa i normy ochronne zostają podwyższone lub rozwinięte medialnie, jak do ma miejsce w licznych państwach Europy Środkowej i Wschodniej, rządy będą czuły się usprawiedliwione tymi orzeczeniami ETS w swych politykach antyzwiązkowych.

ETF krytykuje, że Europejski Trybunał Sprawiedliwości, tj., instytucja UE będzie górnym poziomem demokratycznej legalności i najwyższym poziomem nietransparencji, ustanowionych przez siebie bez jakiejkolwiek legalności jako straż przednia i stały egzekutor neoliberalnego systemu gospodarczego i regulacyjnego, jaki jest w znacznej mierze wyłączony od wszelkich sprawdzeń wprowadzonych przez podstawowe prawa, oraz, że ETS ostatecznie proklamuje prymat swobód rynkowych wobec porządku pracy i społecznego państw członkowskich lub nawet wobec godności ludzkiej, jaka w zamierzeniu ma być doprowadzona do zgodności ze swobodami rynkowymi. Najnowsze orzeczenie ETS mogą poddać surowej próbie lojalność pracowników w podstawowych krajach UE. Ostatecznie, orzeczenia te będą musiały zostać uchylone. Przestrzeganie rokowań zbiorowych musi być kontynuowane stanowiąc społeczny filar ustawodawstwa kontraktowego.

Kongres ETF domaga się:

- Ustawodawstwo w zakresie polityki społecznej takie jak dyrektywa o pracownikach delegowanych i podstawowe (społeczne) prawa jak prawo do strajku nie może być podległe wobec tak zwanych swobód gospodarczych jednolitego rynku. Napięcia między „swobodą gospodarczą" i podstawowymi prawami społecznymi rozwiązane muszą być na korzyść praw podstawowych. Społeczne prawa podstawowe muszą być nadrzędne nad przepisami o konkurencji oraz swobodami gospodarczymi jednolitego rynku. Musi to być nieodwracalnie zagwarantowane przez dostosowanie w bezpośrednio mającym zastosowanie ustawodawstwie UE (ustawodawstwie nadrzędnym). Traktaty muszą także zawierać zobowiązujące postanowienia, że UE nie tylko pracować będzie nad postępem gospodarczym, ale także nad postępem społecznym.

W tym kontekście zasada „równego wynagrodzenia i warunków zatrudnienia za równą pracę w tym samym miejscu" musi uzyskać przewagę. Dyrektywa dotycząca pracowników delegowanych musi być tak zmieniona aby wynagrodzenia i warunki zatrudnienia pracowników delegowanych podlegały ustawodawstwu pracy i rokowań zbiorowych w miejscu wykonywania, poza wszelka wątpliwością i bez żadnych zastrzeżeń - a przy zachowaniu zasady prawnej umożliwiającej odstępstwa od układów zbiorowych na korzyść pracowników

- Dla skutecznej kontroli wynagrodzeń i warunków zatrudnienia pracowników delegowanych, zagwarantowana musi być skuteczna współpraca ponadnarodowa władz (gwarancja usług i egzekucja za granicą). Skuteczne wewnętrzne kontrole krajowe nie mogą być osłabiane niejednoznacznym ustawodawstwem europejskim.

- ETF wzywa Radę UE do wypowiedzenia się w bliskiej przyszłości na korzyść tych zasad. Europejski ruch pracowniczy nie może zaakceptować i nie zaakceptuje kontynuowania europejskiej polityki integracyjnej pod auspicjami neoliberalizmu, tj. polityki, która fundamentalnie zagraża interesom milionów Europejczyków będących pracownikami. Dlatego związki europejskie zastrzegają sobie prawo do wyrażenia stanowiska „Nie" w głosowaniach w ramach przyszłych referendów nad nowymi traktatami UE oraz blokowania przyszłego procesu integracyjnego, do czasu aż ustawodawstwo nadrzędne da przewagę podstawowym prawom społecznym nad „swobodami gospodarczymi" rynku.

Kongres ETF żąda:
Nie mniej Europy, ale coraz więcej Europy socjalnej!

Analiza systemu ustawodawstwa gospodarczego i społecznego w UE oraz orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości wykazuje, że aktualna konstrukcja Unii Europejskiej wytycza drogę do naruszania interesów pracowniczych w wieloraki sposób, czasami o zasadniczym znaczeniu. Zmniejszające się zainteresowanie populacji sprawami UE związane jest z brakiem zaufania osób utrzymujących się z wynagrodzeń do możliwości Unii Europejskiej w zakresie ochrony socjalnej. Brak wiary oparty jest na „deficycie informacyjnym" w sprawie integracji europejskiej lub na pewnych pozostałościach świadomości, jaka nadal kształtowana jest przez państwo narodowe, będąc w zamian wynikiem doświadczenia osobistego, że UE w jej aktualnej orientacji promuje dumping wynagrodzeniowy i dumping socjalny i nie jest już w stanie zapewniać pełnego zatrudnienia.

ETF krytykuje wysiłki nadania uprawnień konstytucyjnych politykom gospodarczym i społecznym jakie przyjęły zasady neoliberalne poprzez Traktaty UE i wysiłki na rzecz udzielenia im niemal wiekuistej wartości. W ramach tych usiłowań, Traktaty UE wychodzą znacznie dalej poza zasięg polityczny konstytucji narodowych w państwach członkowskich. Żadne państwo członkowskie nie ma konstytucji przewidującej orientację polityki walutowej i fiskalnej. Żadne państwo nie ma konstytucji opierającej swe polityki zdecydowanie na systemie konkurującego federalizmu. Takie jednostronne określanie w Traktatach UE narusza specyfikacje treści i ochronne bariery społeczne przewidzianych w konstytucjach licznych państw członkowskich. System konkurujących państw ze swym negatywnym wpływem na wynagrodzenia, politykę społeczną i fiskalną stanie się trwałą cechą na mocy Traktatu Lizbońskiego. ETF sprzeciwi się wszelkim takim usiłowaniom.

Narastający sceptycyzm ujawnia, że konsekwencje wynikające z rozdziału ekonomiczno-społecznego Traktatów w coraz większym stopniu wyzwalają niepewność wśród obywateli europejskich. Po przegraniu referendum we Francji, Holandii i Irlandii, UE powinna zrezygnować z pozbawionych jak zwykle wyzwań „interesów" i zainicjować obejmującą całą Europę debatę na temat przyszłości społecznej Unii Europejskiej. Powinno to przyczynić się do powstania nowego Traktatu UE, którego treść zajmie się zorientowaniem jej polityk społecznych, za które odpowiedzialne są demokratycznie wybrane rządy państw członkowskich., bez żadnego określonego z góry rezultatu. Polityki walutowe i fiskalne muszą być zwolnione od swych kajdan i muszą otrzymać pole manewru na działanie nastawione na wzrost i zatrudnienie. W zakresie polityk płacowych, społecznych i fiskalnych, regulacja na poziomie europejskim wykorzystywana musi być do zapobiegania praktykom dumpingowym.

Nasza odpowiedź na dynamizm zawarty w systemie narodowych państw konkurujących nie może sprowadzać się do formuły: „Więcej państwa narodowego a mniej Europy", Przeciwnie: potrzebne nam jest więcej Europy, ale innego rodzaju. Wymaga to jednak nowego systemu regulacyjnego dla polityk gospodarczych i społecznych w Europie. Innymi słowy: polityki jakie dadzą przyszłość alternatywnemu europejskiemu modelowi. Jednak ci, którzy zdecydowanie trzymają się neoliberalizmu, naruszają proces integracji europejskiej i przyczyniają się do powrotu nacjonalizmu i protekcjonizmu. Inicjatorzy dumpingu płacowego, społecznego i fiskalnego nie powinni być zdziwieni, kiedy ludność Europy w coraz większym stopniu zacznie się od siebie oddalać, zamiast wzajemnie zbliżać. Europejski model społeczny powinien budować mosty, a tymczasem zauważamy rozwój odgałęzień. Ryzyko narastającej alienacji obywateli od europejskich idei i zasad może jedynie przezwyciężone być poprzez realizację demokratycznej i społecznej Europy.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 20

EUROPEJSKI TRANSPORT MORSKI

Posiedzenie Kongresu ETF 2009 w Ponta Delgada, Azory (Portugalia) w dniach 27 – 29 maja 2009

ODNOTOWUJE, że nadmiernie wydłużony czas pracy marynarzy w europejskiej żegludze przybrzeżnej jest podstawową przyczyną licznych katastrof morskich,

ODNOTOWUJE z wielkim zaniepokojeniem, że liczni marynarze i, w szczególności, oficerowie wachtowi w systemie dwuwachtowym, pracują często po 18 godzin na dobę,

ODNOTOWUJE z niepokojem, że dochodzenia po wypadkach morskich we Francji i w Zjednoczonym Królestwie wykazały, że większość morskich katastrof w europejskiej żegludze przybrzeżnej spowodowana była przez nawigatorów odczuwających dotkliwie spory brak snu,

ODNOTOWUJE że Konwencja MOP 180 dotycząca czasu pracy przewiduje dwa systemy alternatywne, czas pracy marynarzy, konkretnie system „czasu odpoczynku" i system „czasu pracy". System „czasu odpoczynku" umożliwia maksymalny dzienny czas pracy marynarzy na poziomie średnio 13 godzin (albo tygodniowo średnio 91 godzin); a system „czasu pracy" zezwala na maksymalnie 10.3 godziny pracy dziennie (albo 72 godziny tygodniowo). Mimo napięcia i zmęczenia członków załogi na statkach morskich, wszystkie państwa członkowskie UE opowiedziały się za opcją „czasu odpoczynku" i dlatego usankcjonowały system dwuwachtowy. Oznacza to, że liczne statki w europejskiej żegludze przybrzeżnej operują jedynie z dwoma posiadaczami certyfikatów, tj. kapitanem i jednym oficerem.

UBOLEWA że zmniejszenie czasu pracy nawigatorów osiągalne jest obecnie tylko poprzez przewidzenie, że wszystkie statki operujące w systemie dwuwachtowym muszą mieć na pokładzie co najmniej trzech nawigatorów,

WZYWA rządy europejskie, Parlament Europejski, Komisję Europejską i wszystkich polityków do poczynienia wysiłków, aby statki eksploatowane na europejskich wodach przybrzeżnych w podróżach przekraczających jeden dzień musiały obsadzone być przez minimum trzech nawigatorów, przeszkolonych i dysponujących umiejętnościami w zakresie obowiązków wachtowych, oraz aby ta reguła stosowana była niezależnie od bandery/rejestru statku i w pełni przestrzegane były przepisy dotyczące obserwacji na wachcie zawarte w Konwencji STCW.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

REZOLUCJA 21

CZAS NA STAWIENIE OPORU

Ruch związków zawodowych znajduje się na rozdrożu. Ma do czynienia z najgłębszym i najpoważniejszym kryzysem finansowym i gospodarczym od lat 1930. Równocześnie ruch związków zawodowych znalazł się pod ogromnym atakiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który w ciągu mniej niż roku wydał cztery orzeczenia (sprawy Viking, Laval, Rueffert i Luksemburg) ograniczające prawo związków zawodowych do obrony interesów ich członków. Ponadto, zagrożony jest cały Europejski Model Społeczny, ponieważ pracodawcy stopniowo wycofują się z historycznego kompromisu jaki tworzył podstawy tego modelu socjalnego.

Odbywa się to w sytuacji w jakiej sama ludzkość zagrożona jest potencjalną katastrofą środowiskową/klimatyczną – wywołaną głównie aktywnością człowieka. Pracownicy transportu w całej Europie zostaną poważnie dotknięci tymi wydarzeniami. Łącznie te wyzwania sprawiają, że niezbędne jest ponowne przemyślenie swej sytuacji przez związki zawodowe, ponowne ocenienie strategii i zmobilizowanie wszystkich swych sił na rzecz zmiany społecznej, politycznej i gospodarczej.

Kryzys

Kryzys finansowy i gospodarczy nie jest ani klęska żywiołową ani problemem stworzonym przez chory system mieszkalnictwa w USA. Kryzys jest nieuniknionym skutkiem 30 lat polityk neoliberalnych. Jest on wynikiem wewnętrznych sprzeczności w istniejącym porządku gospodarczym. Deregulacja gospodarki, prywatyzacja usług publicznych, redystrybucja dobrobytu od dołu ku górze i finansjalizacja gospodarki; wszystko to przyczyniło się do stworzenia aktualnego kryzysu.

Neoliberalne credo mówi nam, że deregulacja i prywatyzacja stanowić będą ożywienie dla gospodarki i uczynią ją wydajniejszą; przywrócą wzrost i stworzą lepszy dobrobyt i opiekuńczość dla nas wszystkich. Obecnie jest to ideologiczną zasłoną dymną, zasłaniającą interesy bogatych i zasobnych. Dlatego neoliberalizm całkowicie się zdyskredytował. Wszelkie środki przeciwdziałania kryzysowi muszą nie tylko zająć się jego symptomami, ale także jego podstawowymi przyczynami. Potrzebna nam jest szeroka reregulacja i demokratyzacja gospodarki.

Orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości

Orzeczenia w sprawach Viking, Laval, Rueffert i Luksemburg stanowią dramatycznie nowe wydarzenie w Europie. Stało się obecnie jasne, że nie tylko ustawodawstwo pracy nie jest już wyłączną odpowiedzialnością państw narodowych, ale także, że jest ono podrzędne wobec swobody przepływu kapitału, towarów i usług, wobec „dostępu do rynku". Orzeczenia wyjaśniły ponadto, że wszelkie działania związku zawodowego uznane mogą być za nielegalne jeśli zdaniem Trybunału Sprawiedliwości będą one nieproporcjonalne w danym kontekście.

Orzeczenia te reprezentują ogromny atak na prawa związków zawodowych w Europie. Masowy dumping socjalny będzie jedynie jednym z poważnych ich skutków. W połączeniu z kryzysem finansowym i gospodarczym, stają się one jeszcze bardziej niszczące. Orzeczenia sygnalizują bardziej autorytarną i opresyjną politykę wobec związków zawodowych celem „rozwiązania" kryzysu na rzecz spekulacyjnych i korporacyjnych interesów. Dlatego ruch związków zawodowych musi sprostać tym wyzwaniom stawiając zdecydowany opór dla przeciwdziałania orzeczeniom i poprawienia sytuacji prawnej.

Europejski Model Społeczny

Ogromne przesunięcie równowagi siły w społeczeństwie, jakie nastąpiło w ciągu ponad 30 minionych lat, podważa samo istnienie Europejskiego Modelu Społecznego. Pracodawcy stopniowo wycofują się z paktu socjalnego stanowiącego podstawę modelu społecznego w okresie po drugiej wojnie światowej. Przystąpili oni do atakowania tego co wcześniej zaakceptowali jako część szerokiego kompromisu społecznego.
Bezrobocie ustabilizowało się na wysokim poziomie w większości krajów europejskich i narasta w wyniku kryzysu. Ryzykowne sposoby zatrudniania eksplodowały w licznych krajach. Elastyczność - włącznie z podretuszowaną formą tzw. flexicurity – podważa warunki pracy i regulacje pracownicze. Usługi socjalne, emerytury i zasiłki dla bezrobotnych, atakowane są w całej Europie. Rola układów zbiorowych i rokowań zbiorowych jest podważana przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

Czas na stawienie oporu

ETF i jej afilianci muszą sprostać tej sytuacji poprzez kontrofensywę. Nadszedł czas na stawienie oporu. Na podstawie naszej historii wiemy, że ostatnią deską ratunku jest siła naszych związków, nasza zdolność podejmowania działania, oraz nasza wzajemna solidarność jaka jest decydująca. Dlatego musimy uzwiązkowić więcej transportowców, wzmocnić nasze związki zawodowe, budować sojusze wewnątrz a także poza związkami zawodowymi, stworzyć alternatywne polityki i zmobilizować naszych członków.

Aktualny kryzys finansowy i gospodarczy stanowi nie tylko zagrożenie dla naszych członków, transportowców i ludności w ogóle, ale także ważną nadarzającą się okazję. Dyskredytacja polityki neoliberalnej oraz kryzys środowiskowy otworzyły drzwi do alternatywnego myślenia, nowych analiz i strategii. Powinniśmy skorzystać z tej okazji w możliwie najlepszy sposób celem zainaugurowania kontrofensywy. Nasze żądania muszą rozbroić spekulantów finansowych, zdemokratyzować gospodarkę, promować zrównoważone środowiskowo inwestycje w rzeczywistą gospodarkę, celem tworzenia miejsc pracy i godziwej pracy oraz zabezpieczenia usług socjalnych wysokiej jakości. Prawa związków zawodowych oraz inne podstawowe prawa człowieka muszą mieć priorytet nad dogmatami ekonomii wolnego rynku.

W szczególności, ETF powinna przejąć przywództwo w zakresie zorganizowania zdecydowanej kampanii przeciwko antyzwiązkowym orzeczeniom Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Powinna ona całkowicie wyjaśnić, że te ataki na prawa związków zawodowych oraz restrykcje wobec działań związków zawodowych w Europie nigdy nie zostaną zaakceptowane, oraz że wykorzystamy wszelkie dostępne środki dla przeciwdziałania im – włącznie z akcjami strajkowymi, jeśli takie okażą się konieczne.

Przyjęta przez Kongres ETF 29 maja 2009

OŚWIADCZENIE WS. KOLUMBII

Kongres ETF, zebrawszy się w Ponta Delgada w dniach od 27 do 29 maja 2009

Świadom jest, że Kolumbia jest najbardziej niebezpiecznym miejscem na świecie dla związkowców, oraz że działacze związkowi i członkowie są codziennie mordowani i represjonowani.

Świadom jest, że Unia Europejska negocjuje aktualnie Porozumienie Wolnego Handlu z obecnym reżimem, który umożliwia bezkarne traktowanie ataków na członków związków zawodowych.

Deklaruje pełną solidarność z kolumbijskim ruchem związków zawodowych włącznie ze związkami transportowców i popiera ich wezwanie aby nie zawierać Porozumienia Wolnego Handlu pomiędzy Unią Europejską i rządem Alvaro Uribe, bez klauzuli społecznej gwarantującą swobodę organizowania się i ma pełne poparcie kolumbijskiego ruchu związków zawodowych.

Wzywa ETF, wraz z EKZZ, do wywarcia nacisków na Komisję Europejską aby sprzeciwiła się rokowaniom jakiegokolwiek porozumienia o wolnym handlu nie spełniającego żądań kolumbijskiego ruchu związku zawodowych.

Wzywa ITF do bliskiej współpracy ze swymi kolumbijskimi związkami dla wsparcia ich walki i uświadomienia swym afiliantom w Europie potrzeby wykazania praktycznej solidarności ze związkami zawodowymi w Kolumbii i w innych krajach gdzie atakuje się związki zawodowe.

Przyjęte przez Kongres ETF 29 maja 2009

ETF team

EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION
Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11