



REPORT FROM THE GENERAL SECRETARY

n. 15 | OCTOBER 2016 – FEBRUARY 2017

The ETF represents more than 3.5 million transport workers from more than 230 transport unions and 41 European countries, in the following sectors: railways, road transport and logistics, maritime transport, inland waterways, civil aviation, ports & docks, tourism and fisheries.

Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11 B – 1000 Brussels | Phone +32 2 285 46 60 | Fax +32 2 280 08 17

Email : etf@etf-europe.org | Website : www.etf-europe.org



RAPORT

SEKRETARZA GENERALNEGO

no. 15 | PAŹDZIERNIK 2016 - LUTY 2017

ETF reprezentuje ponad 3,5 mln pracowników transportu z 230 związków zawodowych transportowców w 41 krajach europejskich, w następujących sektorach: kolejnictwa, transportu drogowego i logistyki, transportu morskiego, żeglugi śródlądowej, lotnictwa cywilnego, portów & przystani, turystyki i rybołówstwa

Rue du Marche aux Herbes 105, Bte 11 B - Brussels | Telefon: +32 2 285 46 60 | Fax: + 32 2 280 08 17

Email: etf@etf-europe.org Website: www.etf-europe.org

Przedmowa

PRZEMIESZCZANIE EUROPY DO PRZODU



Kongres ETF w roku 2017 zbliża się szybko a Sekretariat pracuje ciężko we współpracy ze swymi hiszpańskimi afiliantami, aby zapewnić powodzenie tego 5. Kongresu Zwyczajnego ETF w Barcelonie.

Przejście z obecnej do następnej kadencji odbywa się w burzliwych czasach dla Europy i społeczności międzynarodowej, charakteryzujących się rosnącą akceptacją dla spolaryzowanych wystąpień w debacie publicznej, odwoływaniem się do strachu wśród populacji i wzmaganych przez niedawne sukcesy populistycznych kampanii. Owe niuanse dowartościowania i wspólne zasady etyczne - takie na przykład jak oparcie dyskusji na faktach oraz traktowanie oponentów z godnością, nie otrzymują już poszanowania i zatwierdzenia, na jakie zasługują. W ubiegłym roku przekonał się, że to, co jest pewne dzisiaj, może nie być już tak ewidentne jutro.

Nie przez przypadek ewolucja ta ma miejsce kiedy doświadczamy narastającej świadomości, że świat znalazł się w punkcie zwrotnym, historycznie stabilne i przyjazne władze konfrontowane są z niezadowolonym i wzburzonym elektoratem czującym się pomijanym przez polityczny establishment, (ponownie) pojawiają się siły gospodarcze i polityczne sugerujące nowe podstawy, a rewolucja technologiczna zagraża wypłukaniem z pod nas ziemi na jakiej żyliśmy od dziesięcioleci, zaś konsekwencje zmiany klimatycznej stają się coraz bardziej namacalne i nieodwracalne.

Pojawia się pokusa zareagowania na te wyzwania kopiując styl naszych przeciwników, aby przeciwdziałać temu przesunięciu ku skrajnej prawicy. Jednak takie postępowanie prowadziłyby jedynie do dalszej legitymizacji haniebnych i destrukcyjnych skłonności, spychając nas dalej na pozycje obronne, w sytuacji, kiedy już tracimy to co nas definiuje, naszą wiarę w człowieczeństwo i jego niezbywalną zdolność do dokonywania postępu w drodze współpracy i w solidarności.

Tymczasem, powinniśmy zachęcać do stawiania sobie pytań i udzielania odpowiedzi oferowanych do tej pory w zakresie potrzeb reprezentowanych

przez nas ludzi, zapobiegając błędom, jakie mogliśmy popełniać w przeszłości i ewentualnym słabościom w naszym funkcjonowaniu. Musimy wzmocnić i potwierdzić nasze podstawowe wartości, jako ruch związków zawodowych i zoptymalizować nasze podejście w warunkach zmieniającej się rzeczywistości. Kongres ETF w roku 2017 stanowi odpowiednią platformę takiego postępowania, a w ramach przygotowań tego procesu ETF przystąpiła ostatnio do oceny metodologii konsultując swych afiliantów i wyciąganie nauki z komentarzy uzyskanych na poziomie szeregowych członków.

Raz jeszcze przypominam slogan, jaki postanowiliśmy użyć dla uwypuklenia następnej kadencji na rzecz lepszej przyszłości europejskich transportowców i szerszego społeczeństwa: "Sprawiedliwy transport dla Europy- sprawiedliwość społeczna, solidarność, jedność". Odzwierciedla on drogę wybraną przez ETF dla zajęcia się stojącymi przed nami wyzwaniami, z pozytywnym podejściem i wiarą w siłę solidarność i jedność pracowników. Spodziewam się waszego aktywnego zaangażowania i konstruktywnego wkładu na Kongresie i w trakcie wdrażania kolejnego Programu Pracy ETF we wspólnym celu przemieszczania Europy do przodu.

Eduardo Chagas Sekretarz Generalny ETF

" Zniesławienie jest formą abnegacji i wynikiem wewnętrznej niepewności. Poprzez czynienie innym wyrzutów z powodu dokonanych przez nich błędów, staramy się potwierdzić ich brak u siebie." - Godfried Bomans (1913 - 1971)

Spis treści

1. O Sekretariacie	3
2. Wieści z Komitetu Wykonawczego (KW)	3
3. W centrum uwagi	5
4. W skrócie o Sekcjach	7
5. Członkowie & Partnerzy	40
6. E-Publikacje	45
7. Organy ETF	48

1. O Sekretariacie

Sammy Deburggraeve opuszcza zespół ETF

Asystent polityczny Sekcji Dokerów i Rybołówstwa Sammy Deburggraeve odchodzi z ETF mniej niż rok po tym jak przystąpił do zespołu. Będzie realizował obecnie swe marzenie pracując na pełnym etacie, jako niezależny przedsiębiorca ogrodnicy. Zespół ETF życzy mu powodzenia w życiu zawodowym i prywatnym. Sekretariat wydał ogłoszenie o wolnym etacie i aktualnie przeprowadza procedurę selekcyjną dla znalezienia następcy Sammy'ego na stanowisku asystenta sekretarza politycznego Livii Spera.

Laurance Lefevre i Hanna Maris, jako stażystki w ETF



Od dawna kultywujemy tradycję przyjmowania w ETF stażystów z Hogeschool w Gandawie, celem udzielenia pomocy personelowi sekretariatu i zaoferowania stażystom zdobycie doświadczenia praktycznego w pracy. Ponieważ rok 2017 jest rokiem kongresowym w ETF, dwie stażystki przyjęto z zadowoleniem i przystąpiły do pracy 20 lutego, przy czym jedna z nich odbędzie swe szkolenie pomagając w organizacji Kongresu. Życzymy obu studentkom zdobycia wielu doświadczeń z korzyścią dla obu stron.

Stephen Abima kończy pracę magisterską w ETF

Od 13 lutego Sekretariat gości Stephen'a Abima z Amalgamated Transport and General Workers' Union w Ugandzie, kończącego aktualnie program magisterski w zakresie polityk pracy i globalizacji na uniwersytecie Kassel. Zakończy swój staż w ETF 28 marca, a Sekretariat z przyjemnością wita go w swym zespole i oferuje mu unikalny wgląd w pracę i działania międzynarodowych i krajowych związków zawodowych, oraz innych instytucji i organizacji zajmujących się badaniami w zakresie pracy.

2. Wieści z Komitetu Wykonawczego (KW)

Nowy przedstawiciel młodzieży w Komitecie Wykonawczym

Na swym posiedzeniu w Brukseli, w dniach 29 -30 września 2016, Komitet Wykonawczy ETF potwierdził zaakceptowanie Kamila Butlera, współprzewodniczącego Komitetu Młodzieży ETF, jako nowego członka Komitetu Wykonawczego. Nominowany został w zastępstwie Byron'a McGinley, jako przedstawiciel młodzieży, po tym jak wybrany został na stanowisko Współprzewodniczącego podczas posiedzenia Komitetu Młodzieży ETF w dniach 3 - 4 maja 2016.



Następny etap kampanii Europa Fair Transportu

Na swym ostatnim posiedzeniu Komitet Wykonawczy dokonał oceny kampanii Europa Fair Transportu i omówił sposoby dalszego postępowania dla realizacji jej celów. Jedynie niektóre kraje zdołały zdobyć więcej niż minimalny cel liczby zebranych podpisów w ramach Europejskiej Inicjatywy Obywatelskiej (EIO), wobec czego nie udało się uzyskać założonego celu, w całej Europie zebrano 200.000 podpisów.



Członkowie KW uczestniczyli w debacie nad pozytywnymi i negatywnymi aspektami kampanii. Mimo nie zakończenia z powodzeniem EIO, wyciągnięto pozytywne wnioski, jeśli chodzi o ogólne doświadczenia. Lepsza współpraca między afiliantami i ich rządami, nowe formy prowadzenia kampanii stworzone przez afiliantów, dotarcie do tysięcy ludzi, do których wcześniej nie było dostępu, powołanie sieci Krajowych Punktów Kontaktowych (NPOC) z udziałem osób różnego pochodzenia, poziomu

politycznego i stanowiska w związku zawodowym. Także wystąpienie Przewodniczącego Juncker'a na temat stanu Unii, w którym potwierdził on potrzebę zapewnienia równego wynagradzania za równą pracę oraz raport Balas'a w Parlamencie Europejskim odnośnie dumpingu społecznego, przyjęto jako uznanie pracy ETF.

Uzgodniono kontynuowanie prowadzenia kampanii na rzecz fair transportu i przekazywanie jej ważnych przesłań, przy równoczesnym wyciągnięciu nauk z doświadczeń uzyskanych w ubiegłym roku. Problemy zidentyfikowane w dokumencie wizyjnym ETF oraz zawarte w nim propozycje pozostają aktualne i umieszczone zostaną w centrum działalności ETF w okresie prowadzącym do Kongresu i dalszym.

Podejście polityczne i strategią komunikacyjną doprowadzono do zgodności z nowymi okolicznościami prowadzenia kampanii i zajęto się potrzebą dalszego ich zintegrowania z pracami Sekcji, licząc na zdecydowane i aktywne zaangażowanie się afiliantów ETF w dalsze ich promowanie na poziomie krajowym i europejskim. Także z tego względu temat Kongresu ETF 2017 podkreśla slogan "Sprawiedliwy Transport", który będzie nadrzędnym podejściem do wszystkich działań ETF, wobec członków, pracowników transportu, polityków i opinii publicznej, przyczyniając się do osiągnięcia celów kampanii. Członek Komitetu Zarządzającego I. Radoi już podjął inicjatywę proponując wydarzenie w Parlamencie Europejskim poświęcone dyskusji nad atakami na prawa pracownicze i socjalne, pasujące perfekcyjnie do spraw, jakimi zajmuje się kampania i do celu polegającego na podnoszeniu świadomości wśród interesariuszy odnośnie tragicznej sytuacji pracowników transportu.

Uchwała Komitetu Wykonawczego ws. naruszeń przez rząd Południowej Korei

Na swym ostatnim posiedzeniu Komitet Wykonawczy przyjął uchwałę potępiającą sytuację w Korei Południowej, gdzie przywódcy związkowi są aresztowani i więzieni. W jej tekście ETF wyraża solidarność z koreańskimi związkami zawodowymi i pracownikami w ich walce przeciwko ciągłemu naruszaniu praw pracowniczych i praw człowieka oraz łamaniu praw związkowych przez rząd Południowej Korei.



W roku 2015 rząd Południowej Korei wprowadził reformę prawa pracy poważnie podważającą prawa związków zawodowych. W reakcji na propozycje rządowe, południowo-koreański ruch pracowniczy przeprowadził masową mobilizację w listopadzie 2015, która doprowadziła do aresztowania i uwięzienia związkowców oraz do śmierci aktywisty rolników Baek Nam-gi wskutek obrażeń przez działko wodne użyte przez policję dla stłumienia wiecu.

Komitet Wykonawczy wzywa rząd Południowej Korei do zwolnienia wszystkich uwięzionych działaczy związkowych, przestrzegania prawa do swobody stowarzyszania się, włącznie z prawem do pokojowych zgromadzeń i do strajku oraz wycofania swych regresywnych reform pracy. Uchwała przypomina także Komisji Europejskiej o jej obowiązkach i oczekuje nałożenia sankcji handlowych na Koreę z powodu poważnych naruszeń, jeśli nadużycia byłyby kontynuowane.



Rezolucja potępiająca naruszenia praw człowieka w Turcji

Na ostatnim posiedzeniu KW jego członek z Turcji Kenan Ozturk zdał sprawozdanie z sytuacji w Turcji oraz narastających nacisków prezydenta Erdogana na tureckie związki zawodowe. Dokonał przeglądu wydarzeń od czasu nieudanego puczu: ponad 90.000 pracowników publicznych zwolniono, aresztowano 50.000 osób w ciągu minionych dwóch miesięcy z powodu zarzutów udziału w zamachu stanu, zwolniono około 11.000 nauczycieli, zwolniono członków KESK ze względu na ich przynależność do związku, aresztowano i/lub zwolniono 200 dziennikarzy, zamknięto 28 kanałów TV i 14 stacji radiowych. W konkluzji poinformował, że na obszarze kurdyjskim w Turcji, 28 jednostek municypalnych poddano kontroli administratorów rządowych zastępując nimi osoby wybrane demokratycznie do pełnienia tych funkcji.

ETF obserwuje sytuację z niepokojem i przy różnych okazjach wyraziła swój protest przeciwko represjom i ściganiu działaczy związkowych jedynie z tego powodu, że korzystają ze swobody stowarzyszania się i reprezentowania uprawnionych interesów swych członków. Mamy także świadomość, że po nieudanym zamachu stanu 15 lipca 2016 rząd turecki ogłosił stan nadzwyczajny i używa to jako narzędzia uciszenia wszelkiej opozycji wyrażanej wobec niego. W uchwale Komitet Wykonawczy potwierdza swą solidarność z afiliantami tureckim, członkami i działaczami KESK, oraz wszystkimi organizacjami pracowniczymi, które walczą o demokrację. Wzywa rząd turecki do powstrzymania wszystkich antydemokratycznych praktyk w Turcji, zwolnienia aresztowanych aktywistów i członków związków zawodowych, przestrzegania praw braci i siostr z ETF do swobody stowarzyszania się, powstrzymania nacisków na pracowników mediów, na izby profesjonalne oraz związki zawodowe.

3. W centrum uwagi

Rozbudowa sojuszu z organizacjami społeczeństwa obywatelskiego

Wyniki projektu TRENDS na temat przewidywania zmian w naszym sektorze transportu są niemal finalizowane. ETF znajduje się obecnie w końcowej fazie projektu mającej na celu budowanie sojuszy z organizacjami społeczeństwa obywatelskiego. Sporządzono protokół mający na celu sporządzenie mapy organizacji pozarządowych (NGO), jakie zaproszone zostałyby do zdefiniowania wspólnych punktów zainteresowania w zakresie megatendencji. Końcowe seminarium sieciowe odbędzie się w dniach 23-24 marca w brukselskiej siedzibie ETF.

W związku z takim potencjalnym sojuszem, ETF ma nadzieję na przejście od praktyk wysyłania przestań

solidarności lub organizowania zgromadzeń na rzecz realnego budowania wspólnie, rozwijania kanałów ETF i budowania podstaw rozwijania wspólnych działań i siły.

Kongres ETF 2017 w pełni przygotowań



Sekretariat całą mocą przygotowuje Kongres ETF 2017 i niedawno sporządził broszurę kongresową omawiającą wszystkie aranżacje praktyczne. Bookingi hotelowe zostały szybko dokonane i coraz mniej dostępnych miejsc. Kongres odbędzie się pod hasłem "Sprawiedliwy transport dla Europy - sprawiedliwość społeczna, solidarność, jedność", przyjęto także logo kongresowe. Zostało zainspirowane krzywymi liniami i mozaikami sławnego architekta katalońskiego, Gaudiego. Wraz z Kongresem, w dniach 22 i 23 maja odbędą się Konferencja Młodych ETF i Konferencja Kobiet ETF.

Kongres odbędzie się w dniach 24 do 26 maja w Barcelonie, Hiszpania. Wszyscy afilianci ETF zaproszeni zostaną do formalnego zarejestrowania swych delegatów i uczestników biorących udział w Konferencjach i w Kongresie poprzez formularz rejestracyjny online.

Afilianci zostali także zaproszeni do przedkładania propozycji odnośnie posiedzeń fakultatywnych i zebrano oraz zaproponowano organizatorom następujące sugestie: projekt organizacji w magazynach i na terminalach, uberyzacja logistyki, bezpieczeństwo kierowców i pasażerów w autobusach & autokarach, wspólne biuro związkowe & organizacja ponadgraniczna, przyszła praca w sektorze transportu w wymiarze europejskim i globalnym, Turcja. Oczekujemy na owocny Kongres wytyczający drogę następnej kadencji i przygotowujący ETF do oczekujących ją wyzwań.

Prezydencja maltańska UE otwarta na propozycje ETF



MALTA EU 2017

W trakcie spotkania z maltańskim ministrem transportu Joe Mizzi w dniu 7 lutego 2017, Sekretarz Generalny ETF Eduardo Chagas wymienił opinie na temat priorytetów dotyczących europejskiego transportu. Minister Mizzi zaprezentował priorytety Prezydencji Malty,

która będzie trwała do 30 czerwca 2017, oraz wyraził poparcie kampanii ETF na rzecz sprawiedliwego transportu. Spotkanie stanowiło kontynuację wcześniejszego mającego miejsce na Malcie w dniu 4 października przy okazji Konferencji Morskiej, na którą E.Chagas zaproszony został celem udzielenia wypowiedzi w ramach panelu dotyczącego warunków socjalnych w żegludze. Jego udział stał się także okazją do odbycia oddzielnych spotkań z ministrem żeglugi Grecji oraz ministrem transportu Cypru.

Minister wykazał spore zrozumienie, gdy Sekretarz Generalny ETF wyraził obawy ETF i kluczowe sprawy, jakimi należałoby zająć się w ramach transportu europejskiego. Ujął liczne dossier jakimi aktualnie zajmuje się ETF a w szczególności cele ETF w ramach Kampanii ETF mającej na celu zagwarantowanie [Fair Transport w Europie](#), które rozmówca wyraźnie zaakceptował.

Pośród innych zagadnień Eduardo Chagas podniósł sprawę skutków społeczno-ekonomicznych, socjalnych i dotyczących bezpieczeństwa wynikających z warunków zatrudnienia zdefiniowanych w bieżącej rewizji podstawowej regulacji EASA (Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego) oraz próby ograniczenia prawa do strajku w zarządzaniu kontrolą ruchem powietrznym. Ze względu na zapowiedź pakietu drogowego ETF podkreśliła, że przy tej okazji nie powinno się zaniedbać zajęcia się licznymi problemami socjalnymi zidentyfikowanymi w tym sektorze. Delegacja odniosła się do Dyrektywy o Pracownikach Delegowanych, Dyrektywie o Czasie Pracy dla sektora drogowego, oraz rozporządzenia o dostępie do zawodu, innymi słowy trwającą nadal praktyką powoływania spółek o charakterze skrzynek na listy w sektorze

transportu drogowego. Zwrócono uwagę na potrzebę szybkiego zakończenia rokowań na temat harmonizacji kwalifikacji zawodowych i zagwarantowania dostępu do zabezpieczenia społecznego wszystkim członkom załogi na śródlądowych drogach wodnych i w sektorze wycieczek rzecznych, a także prośbę o wprowadzenie tachografu cyfrowego, razem z odpowiednimi środkami kontrolnymi.

SG wyraził nadzieję, że minister Mizzi, były marynarz, wrażliwy będzie na priorytety ETF, zwłaszcza zaś te zidentyfikowane w zakresie sektora morskiego. Istnieje pilna potrzeba aktywnych środków promujących zatrudnienie marynarzy z UE, włącznie z powiązaniem z Wytocznymi Pomocy Publicznej, oraz usunięciem barier w kodeksie wizowym Schengen w zakresie udzielenia marynarzom możliwości schodzenia na ląd. Odniesiono się do rokowań w sprawie deregulacji usług morskich w krajach trzecich. Oczekuje on wyraźnego zobowiązania się Prezydencji Maltańskiej, a w szczególności ministra Mizzi, do dokonania znaczącego postępu w nadchodzących miesiącach w kontekście palących zagadnień, jakimi ETF zajmowała się w minionych latach.

Sekretarz Generalny ETF zaprosił ministra Mizzi na Kongres ETF 2017, dniach 24 - 26 maja w Barcelonie, Hiszpania. Minister ze swej strony zaoferował Eduardo Chagas'owi możliwość zabrania głosu w trakcie Ministerialnej Konferencji Morskiej w dniu 28 marca na Malcie, gdzie przekaze on ponownie przesłania ETF.

4. W skrócie o Sekcjach

Śródlądowe Drogi Wodne

Europejscy Partnerzy Społeczni zobowiązują się do poprawy narzędzi kontrolnych

We wspólnym liście ETF razem z Aquapol, organami Europejskiej Agencji Polityki Wodnej i europejskimi organizacjami pracodawców: EBU(Europejskiej Unią Barkową) i ESO(Europejską Organizacją Szyprów) wyrażone wyraźne i zdecydowane zobowiązanie się do stworzenia polepszonych narzędzi kontrolnych i równoczesnego ich wdrożenia z fundamentalnie zrewidowanymi przepisami obsady załogowej. Organizacje potwierdziły wspólne zainteresowanie rozwojem spójnych i jednoznacznych ram ustawodawczych dla sektora żeglugi śródlądowej celem znaczącego poprawienia egzekwowalności mających zastosowanie przepisów. Zidentyfikowano trzy główne bloki zagadnień stanowiących elementy przewidywanych regulacji: kwalifikacje zawodowe - wymagania obsady załogowej i wreszcie, chociaż nie jest to mniej ważne: egzekwowanie cyfrowe. Wszystkie trzy bloki muszą być tworzone w sposób równoległy i równocześnie wdrażane.

Wspólny projekt Partnerów Społecznych ws. Zrównoważonego systemu obsadzania załogowego

Europejscy Partnerzy społeczni w IWT (wodnym transporcie śródlądowym) - ETF-EBU-ESO, przystąpili do realizacji finansowanego przez UE projektu pod tytułem TACS: Na rzecz zrównoważonego systemu obsadzania załogowego. Pierwsze posiedzenie Komitetu Sterującego miało miejsce 23 lutego 2017, a celem głównym projektu jest stworzenie wymagań obsadowych dla członków załóg Europejskiej Sieci Śródlądowych Dróg Wodnych.



Oprócz aspektów czasu pracy, kompetencji i egzekwowania, Europejscy Partnerzy Społeczni uznali obciążenie pracą, jako mający znaczenie wymiar tworzenia nowych przepisów. Przy pomocy projekt partnerzy społeczni zamierzają zbadać wpływ obciążenia pracą na członków załogi zarówno na poziomie zarządzania jak i operacyjnym. Ostateczną ambicją jest udokumentowana propozycja różnych opcji mogących prowadzić do łatwego do egzekwowania instrumentu obsadowego w Sieci Europejskich Wodnych Dróg Śródlądowych, przy uwzględnieniu odnośnych zróżnicowań.

Projekt realizowany będzie w ciągu 24 miesięcy a ocena obciążenia pracą i dochodzenia do siebie zrealizowana zostanie przez zewnętrznego partnera badawczego. Projekt przewiduje wiele z nim związanych wydarzeń, warsztatów i grup zainteresowania. Ostateczny raport zaprezentowany zostanie na Konferencji Końcowej zaplanowanej na grudzień 2018 roku.

Dyrektywa o Czasie Pracy

W dniu 1 stycznia 2017 weszło w życie pierwsze w historii Porozumienie Partnerów Społecznych Żeglugi Śródlądowej, transponowane przy pomocy Dyrektywy Rady z dnia 19 grudnia 2014 roku. Jest to kamień milowy dla branży i kamień węgielny powołania sektora zorganizowanego w sprawiedliwy sposób.

Obecnie osiągnięto system europejski czasu pracy dla sektora mającego liczne, zróżnicowane oblicza i obejmuje on barki towarowe, promy pasażerskie statki wycieczkowe, holowniki portowe i liczne inne jednostki. Jest to branża oparta na pracy zmianowej, długiej nieobecności w domu i życiu na statkach, a dyrektywa wnosi do tej branży międzynarodowy ład.

Komisja zabiega o kwalifikacje zawodowe w żegludze śródlądowej

Przyjęcie przez Komisję propozycji Dyrektywy uznającej kwalifikacje zawodowe w żegludze śródlądowej zostało z wielkim zadowoleniem odebrane przez ETF na początku 2016 r. Projekt dyrektywy jest obecnie w rękach Trylogu starającego się doprowadzić do akceptowalnego kompromisu.

Zdaniem ETF, kluczowym elementem propozycji jest unikanie zwolnień - wszelkiego rodzaju zwolnień (odstępstw) o ile jest to możliwe. Zakres dyrektywy musi być szeroki i dogłębny.. Przeciwnie do tego co mówi się czasami, dyrektywa ta nie ma nic wspólnego z wodnymi drogami śródlądowymi, powiązanymi lub nie powiązanymi wzajemnie - jeziorami lub innymi dorzeczami. Dyrektywa ta obejmuje kwalifikacje każdego członka załogi - umiejętności i kompetencje oraz sposób ich certyfikowania, jednolicie w całej Europie.

Głównym celem tej dyrektywy jest powtórne uczynienie sektora atrakcyjnym dla młodych i nowych pracowników, umożliwienie branży stawienia czoła stojącym przed nią wyzwaniom demograficznym oraz zapewnienia mobilności pracowników - umożliwiając wykwalifikowanym pracownikom rozwijania kariery w każdym Państwie Członkowskim.

Jednak ostatecznym wynikiem wszelkich negocjacji będzie punkt wyjścia w odniesieniu do grzywien, co z pewnością wymagać będzie stałego monitorowania i ocenianie, celem zagwarantowania, że zawsze odzwierciedla on realia branży.

Najważniejsze, aby dyskusja na płaszczyźnie trylogu kontynuowana była bez opóźnień, aby Dyrektywa mogła wejść w życie tak szybko jak to tylko możliwe.

Dyrektywa dot. wymagań technicznych odnośnie statków żeglugi śródlądowej

1 września 2016 r. Komitet Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego (TRAN), oraz w październiku Parlament Europejski, przyjęły wyraźną większością porozumienie instytucjonalne w sprawie dyrektywy przewidującej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków w żegludze śródlądowej. Oczekuje się obecnie podjęcia decyzji przez Radę w czerwcu 2017 r. i a transponowanie do ustawodawstwa krajowego ustalono na 7 października 2018 r. Jest to pierwsza faza znacznego procesu koordynacyjnego między Komisją Renu i UE - oczekuje się zakończenia drugiej fazy do maja 2020 r. - a pełna dyrektywa koordynująca wejdzie w życie w styczniu 2021 r.

Harmonizacja reżimu ubezpieczeń społecznych

Partnerzy Społeczni IWT nalegają na harmonizację reżimu ubezpieczenia społecznego w europejskim sektorze IWT. Rozporządzenie 883/2004 nie spełnia tego postulatu i nie uwzględnia pracowników mobilnych.

Uznajemy, że reprezentujemy pracowników mobilnych, którzy mogą realizować swe karier w różnych krajach w ciągu ich życia zawodowego. Uznajemy też, że ubezpieczenia społeczne stały się czynnikiem w zakresie relokacji przedsiębiorstw i dlatego pracujemy na rzecz zagwarantowania pewnej stabilności i ochrony tym pracownikom.

Celem zagwarantowani, że warunki socjalne europejskich członków załóg nie są zbyt obniżone przez to przeoczenie, w ramach CCNR (Komisja Renu) Państwa Członkowskie uzgodniły wprowadzenie wyłączenia w oparciu o Artykuł 16, broniąc w ten sposób ubezpieczenia społecznego w większości sektora europejskiego.

Niestety, ta nadzwyczajna sytuacja obejmuje tylko członów załogi pracujących na Renie, a już niepracujących poza Renem. W konsekwencji, istnieją w sposób równoległy dwa systemy zabezpieczenia społecznego.

Partnerzy społeczni IWT zbadają zrównoważone i sprawiedliwe warunki dla wszystkich, przy pomocy dedykowanego i pogłębionego badania ewentualnych sposobów dalszego postępowanie.

Kwalifikacje dunajskie

ETF stała się partnerem w finansowanym przez UE projekcie pod nazwą "Kwalifikacje dunajskie: Zwiększona zdolność instytucjonalna w żegludze dunajskiej przy pomocy wzrosty ponadnarodowych kompetencji i kwalifikacji w usługach edukacyjnych i rozwoju publicznego". Projekt ten finansowany jest poprzez Ponadnarodowy Program Dunaju i ma na celu zwiększenie zdolności regionu Dunaju w spełnianiu wymagań ustawodawstwa UE, jeśli chodzi o uznawanie kwalifikacji zawodowych i innych norm przygotowanych przez CESNI. Projekt uzyskał zatwierdzenie i wydarzenie inauguracyjne odbyło się w dniach 20-22 lutego 2017 r. Projekt realizowany będzie przez 30 miesięcy i zakończy się w czerwcu 2019 r.



Rząd Niemiec wytycza drogę dla dumpingu socjalnego w sektorze wycieczek rzecznych

W styczniu 2017 r. minister spraw zagranicznych Niemiec zdecydował o ponownym wystawianiu wiz Schengen obywatelom spoza UE zatrudnionych na szwajcarskich wycieczkowcach rzecznych. Wydarzenie to zaalarmowało ETF, ponieważ otwiera drzwi praktykom dumpingu socjalnego i umożliwia tanią siłę roboczą w sektorze.

Europejski sektor wycieczek rzecznych jest szybko rozrastającą się branżą. Niestety, aspekty socjalne w tym sektorze nie ulegają poprawie i dają powód do poważnych obaw; np. niskie wynagrodzenia, ciasne pomieszczenia, wydłużony czas pracy, niejasne przepisy odnośnie mającego zastosowanie ustawodawstwa dotyczącego ubezpieczeń społecznych. Wystawianie wiz w kontekście zatrudnienia na szwajcarskich statkach, w sytuacji dysponowania przez ten kraj największą w Europie flotą wycieczkowców rzecznych składającą się z ponad 100 jednostek, umożliwia pracodawcom omińnięcie szwajcarskiego ustawodawstwa narodowego. W sytuacji, kiedy załoga nie jest w rzeczywistości zatrudniana w Szwajcarii a statki regularnie przekraczają międzynarodowe granice; zasad lex loci laboris, zastosowanie prawa kraju, w którym pracownik jest zatrudniony, jest trudna, jeśli nie niemożliwa do egzekwowania.

Zarzucona obecnie polityka nie wystawianie przez Niemcy wiz zmuszała władze szwajcarskie do wystawianie wiz jedynie pod pewnymi warunkami związanymi z ustawodawstwem dotyczącym zatrudnienia i ubezpieczenia społecznego. Decyzja rządu niemieckiego o wznowieniu wystawiania wiz obywatelom spoza UE na szwajcarskich rzecznych statkach wycieczkowych otwiera rynek pracy na tanich pracowników spoza UE. Sekcja zwróciła się do niemieckiego ministerstwa spraw zagranicznych z wezwaniem o ponowne rozważenie swego stanowiska. ETF z determinacją naciskać będzie na odwrócenie decyzji i wniesienie pozytywnego wkładu w poprawę warunków pracy w branży wycieczek rzecznych. Jest to jedna z bitew toczonych przez ETF w kontekście prowadzonej przez siebie kampanii Europa Fair Transportu mającej na celu zajęcie się praktykami nieuczciwej konkurencji i dumpingu socjalnego.

Dwóch członków załogi poniosło śmierć w wyniku zderzenia wycieczkowca rzecznego z mostem

Nocą 11 września doszło do tragicznego wypadku w kanale Men-Dunaj, w miejscowości Erlangen, Niemcy. Dwaj węgierscy członkowie załogi (w wieku 39 i 49 lat) zginęło w czasie kierowania statkiem wycieczkowym pod szwajcarską banderą, należącym do Viking River Cruises, pod nazwą Viking Freya, w wyniku zderzenia sterówki z mostem, w wyniku nie obniżenia jej. Wszystkich 180 pasażerów ewakuowano z powodzeniem.



Niskie mosty zawsze stwarzały bezpośrednie zagrożenie wpływając na zadania i obciążenie pracą załóg pokładowych w żegludze śródlądowej. W sytuacji ciągłego rozrastania się biznesu wycieczek rzecznych, załogi pokładowe są pod coraz większym naciskiem 24 godziny na dobę, jeśli chodzi o przestrzeganie rozkładów jazdy. Przeprowadzone niedawno w Niemczech badanie czynnika stresu psychologicznego w żegludze śródlądowej, wykazało ryzyka i napięcia związane z przejściem pod niskimi mostami. Statystyki pokazują średnio 16 zderzeń rocznie, w samej tylko sieci kanałów w zachodniej części Niemiec.

Niestety, tego samego dnia do podobnego wypadku doszło na Dunaju. Nowy wycieczkowiec szwajcarski "Anesha", z Phoenix Tours, będący własnością spółki SCYLLA i przewożący 200 osób, wszedł na mieliznę przybrzeżną w pobliżu słowackiej miejscowości Vojka. Po sprawdzeniu, że kadłub nie został uszkodzony, kontynuowano podróż.

Bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej powinno stanowić priorytet dla wszystkich interesariuszy. Wydarzenia tego rodzaju, występujące z większą częstotliwością pod koniec sezonu, demonstrują niestety, że zmęczenie załogi pokładowej ma bezpośrednie konsekwencje w kontekście bezpieczeństwa. ETF będzie nadal umieszczała bezpieczeństwo wysoko w agendzie wszelkiej swej działalności na styku z instytucjami i decydentami UE.

Dokerzy

Liberalizacja pracy w portach w Hiszpanii i Norwegii



Hiszpania

W wyniku wezwania przez ETF i ITF, związki z całego świata przesyłały listy protestacyjne do hiszpańskiego ministra prac publicznych, wzywające do natychmiastowego powstrzymania procesu ustawodawczego i nakazujące powrót do stołu rokowań z partnerami społecznymi. Rząd hiszpański realizuje jednostronną reformę systemu pracy w portach ignorując propozycje wniesione przez partnerów społecznych.

Reforma prawa hiszpańskiego dotyczącego pracy w portach wymagana jest przez orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) z grudnia 2014 r., które uznaje system pracy, jako niezgodny z zasadami swobody przedsiębiorczości (Art. 49 TfUE).

Prawdopodobnie Dekret Królewski zatwierdzony zostanie przez Radę Ministrów w piątek, 17 lutego. Rząd będzie miał wówczas miesiąc na przyjęcie go przez Kongres zwykłą większością głosów.

14 lutego partnerzy społeczni spotkali się z ministrem usiłując po raz ostatni usiąść przy stole rokowań i uniknąć akcji protestacyjnych. Następnego dnia rząd hiszpański ogłosił, że prezentacja dekretu królewskiego została odłożona i przystąpiono do rokowań z partnerami społecznymi celem znalezienia sposobu dalszego postępowania.

ETF dokładnie przygląda się wydarzeniom w Hiszpanii, wraz ze swymi afiliantami: FSC.CCOO oraz FESMC-UGT. Tylnymi drzwiami wprowadzany jest Pakiet Portowy. Odbywa się istotna walka nie tylko na rzecz dokerów, ale wszystkich pracowników transportu w Europie. Propozycja rządu hiszpańskiego zawiera bardzo niepokojące elementy otwierające porty hiszpańskie dla dumpingu socjalnego. Jest to sprzeczne z wszelkimi zasadami promowanymi przez ETF i jej afiliantów, aby uczynić sprawiedliwym transport w Europie.

Norwegia

W grudniu 2016 r. Sąd Najwyższy Norwegii wydał orzeczenie, że bojkot Holship, spółki frachtowej i logistycznej działającej w norweskich portach, był nielegalny. Uznano w nim działania, zapobiegające wykonywaniu przez spółkę swych własnych pracowników do załadunku i wyładunku towarów, stanowi naruszenia porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) w odniesieniu do swobody przedsiębiorczości. W ten sposób sąd uznaje porozumienie EOG za nadrzędne nad Konwencją MOP Nr. 137 dotyczącą pracy w portach, oraz że układ zbiorowy pracy (CBA) w portach norweskich jest bezprawny.

Konwencja Nr 137 Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), ratyfikowana przez Norwęgę, zabezpiecza pracę dokerów, wynagrodzenia oraz warunki i definiuje, że żaden inny pracownik poza wyszkolonym, profesjonalnym dokerem, nie może wykonywać załadunku i wyładunku w portach. W konsekwencji, orzeczenie to będzie miało szersze skutki we wszystkich portach norweskich eksploatowanych w oparciu

o to samo ustawodawstwo.

Orzeczenie sądu pozbawiło dokerów prawa do pracy w dokach. Istniejący układ zbiorowy pracy (CBA) kontynuowany będzie do następnych rokowań w roku 2018. Szwedzka Konfederacja Zw. Zawodowych LO stwierdziła, że dokona oceny zasadności pozostawania Norwegii w EOG, ponieważ nie przynosi ono korzyści pracownikom, kiedy swobody gospodarcze stawiane są przed przysługującymi im prawami.

Raz jeszcze liberalizacja pracy w dokach dokonywana jest przy pomocy decyzji sądowych. Kilka godzin po orzeczeniu norweskim, belgijski Minister Pracy, Kris Peeters, zakomunikował, że Komisja Europejska gotowa będzie nie prowadzić procedury naruszeniowej jaka została zainicjowana przed kilkoma laty przeciwko belgijskiemu prawu pracy w portach. Jeśli zostanie potwierdzona, wiadomość ta będzie bardzo zachęcająca. Przyzna, bowiem prawo belgijskim partnerom społecznym do zaangażowania się w rokowania uaktualnień do istniejącego ustawodawstwa.

Oczekuje się od Komisji Europejskiej oficjalnego podjęcia decyzji o powstrzymaniu procedury przeciwko Belgii na wiosnę roku 2017.

Polityka portowa UE: przyjęto rozporządzenie portowe zaś podejście do wyłączeń z pomocy publicznej wywołuje obawy

W dniu 15 lutego tekst [Rozporządzenia Portowego](#) podpisany został przez Przewodniczących Parlamentu UE i Rady, kończąc proces trwający ponad trzy i pół roku.

ETF wolałyby mocniejszy tekst, zwłaszcza w zakresie ochrony pracowników w przypadku zmiany operatora oraz w kontekście dobrej reputacji operatora. Z zadowoleniem przyjmuje jednak pracę dokonaną przez pana Fleckenstein'a i jego zespół, w zakresie wynegocjowania istotnej poprawy w kontekście politycznym, który z pewnością nie jest przychylny żądaniom związkowym. Istotne jest, że atak na prawo do strajku, bardzo istotny dla byłego Komisarza Transportu, usunięty został z tekstu.

Bardzo ważny jest także Artykuł 14, stanowiący wynik porozumienia między ETF i FEPOR, a mający zaoblokować wszelkie próby manipulowania artykułem celem dokonywania dalszych postępów w agendzie liberalizacji.

Przy okazji ostatecznego głosowania przez Radę, ETF wyraziła swe poparcie dla oświadczeń złożonych przez Niemcy, Polskę, Belgię, Francję i Włochy na temat potrzeby zagwarantowania spójności między Rozporządzeniem i innymi aktami prawnymi, zwłaszcza z rewizją Rozporządzenia o ogólnych wyłączeniach blokowych (GBER).

Kampania ETF/ITF przywracająca dokerom mocowanie wkracza w kolejną fazę

Setki dokerów ze związków afiliowanych w ETF i w ITF pojawiły się 2 grudnia 2016 roku przed biurami północno-europejskiej firmy logistycznej Unifeeder w Aarhus, Dania, celem kontynuowania następnego etapu [Europejskiej Kampanii Lashingowej ETF/ITF](#). Głośna i aktywna demonstracja wywarła nacisk na Unifeeder aby forma podpisała porozumienie z ITF odnośnie zagwarantowania, że mocowania i rozmocowania są ściśle zastrzeżone dla dokerów. Wiadomości przekazane zostały wszystkim liniom żegludowym i czarterującym, którzy opierają się i lekceważą [układy ITF](#), że znajdują się pod narastającymi naciskami aby stosować się do podpisanych przez siebie porozumień.

Dokerzy pochodzili z afiliowanych związków zawodowych w Niemczech, Finlandii, Norwegii, Szwecji, Belgii, Holandii, Polski i Danii.

Inspektorzy ITF stwierdzili, że statki czarterowane przez Unifeeder regularnie nie wynajmują brygad mo-

cujących w portach europejskich i powierzają marynarzom wykonywanie prac dokerskich. Mimo przekazanych ostrzeżeń nakazujących kapitanom statków położenie kresu tej praktyce, zdaniem ETF i ITF nie nastąpiły dostatecznie wyraźne zmiany.



W styczniu 2017 roku przedstawiciele 3F(Dania), ver.di (Niemcy), ETF i ITF spotkali się z Unifeeder w Kopenhadze. Ogólne wrażenie po spotkaniu było takie, że firma skoncentrowała się głównie na podkreśleniu, że jako czarterujący nie ma bezpośrednich relacji umownych z marynarzami lub z ich związkami zawodowymi, wobec czego należałoby zwrócić się do innych aktorów łańcucha w ramach naszej kampanii. Wszystkie zainteresowane strony odgrywają rolę w naciskaniu na zmniejszanie kosztów i, w konsekwencji, obsługę ładunków na własną rękę. Z tego powodu ETF zabiega przede wszystkim o dialog z każdym aktorem w łańcuchu.

Warsztaty lashingowe przeprowadzono w Danii i Holandii

W dniu 1 grudnia 2016 roku ITF, ETF i 3F przeprowadziły warsztat lashingowy z udziałem dokerów duńskich.

Warsztat pozwolił na dokonanie oceny zwycięstw kampanii w Danii i zaplanowanie następnych jej etapów.

Dokerzy holenderscy i ich przywódcy związkowi spotkali się w Rotterdamie, w środę 18 stycznia, inaugurując krajową kampanię lashingową w ramach kampanii ETF/ITF domagającą się lashingowania przez dokerów. Pełne uczestników pomieszczenie seminaryjne zobowiązało się do celów kampanii, zwłaszcza walki politycznej, prawnej i związkowej dla zagwarantowania, że we wszystkich portach lashing wykonywany jest przez dokerów.

Zaplanowano więcej warsztatów w nadchodzących miesiącach w innych krajach europejskich, zwłaszcza w Szwecji, gdzie związki przygotowały się do silnej i zakończonej powodzeniem kampanii. Więcej pod adresem:

<http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/dockers/in-focus/reclaiming-lashing>

Pierwsza ocena programu pracy Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego i powołanie grupy roboczej ds. szkolenia

Partnerzy Społeczni UE w branży portowej wydali w dniu 15 września [oświadczenie wspólne](#) na temat ich oceny programu pracy Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego i pracy wykonanej do tej pory. W oświadczeniu partnerzy społeczni z zadowoleniem przyjmują pozytywne debaty przeprowadzone od czasu powołania, potwierdzili swe zobowiązanie w zakresie celów Dialogu Społecznego ws. Portów i wyrazili nadzieję, że Komisja Europejska nadal będzie szanować trwające prace i dialog w kontekście wszystkich tematów agendy, a także autonomię Komitetu.



Partnerzy społeczni wyrazili zobowiązanie wobec celów Dialogu Społecznego dot. Portów i nadzieję, że Komisja będzie kontynuowała poszanowanie trwającej pracy i dialogu w odniesieniu do wszystkich punktów agendy, zwłaszcza zaś tych odnoszących się do szkolenia i kwalifikacji. Na swym ostatnim posiedzeniu w roku 2016 Komitet zdecydował o powołaniu grupy roboczej celem sporządzenia projektu wytycznych na temat szkolenia w sektorze portowym.

Rybołówstwo

Prawo UE z potencjalnym wpływem globalnym

Zachodzi pilna potrzeba przejścia przez UE wiodącej roli w walce z anarchistycznymi praktykami na morzu i dążeniu do bardziej zrównoważonego społecznie sektora rybołówstwa na poziomie globalnym. Aktualna wspólna polityka rybołówstwa koncentruje się na ochronie środowiska i zarządzaniu zasobami. Najwyższy czas zacząć myśleć o ludziach i zapewnieniu godnych warunków pracy i życia, co może wytyczyć drogę dla globalnych norm w sektorze.

W dniu 14 października 2016 roku Rada UE zatwierdziła Dyrektywę regulującą warunki pracy w sektorze rybołówstwa kierując się długotrwałym wyzwaniem Partnerów Społecznych UE (ETF, Europeche i Cogeca) sformalizowanym w Porozumieniu Partnerów Społecznych. Dyrektywa transponuje Konwencję MOP dotyczącą pracy w rybołówstwie z roku 2007 (C 188) do prawa UE, mając na celu zapewnienie lepszych warunków pracy ponad 150.000 Rybakom w Europie. Dyrektywa wejdzie w życie po wejściu w życie Konwencji 17 listopada 2017 roku. W chwili obecnej następujące kraje ratyfikowały Konwencję: Angola, Argentyna, Bośnia i Hercegowina, Kongo, Estonia, Francja, Litwa, Maroko, Norwegia oraz Afryka Południowa. Partnerzy społeczni naciskają na Państwa Członkowskie UE, aby ratyfikowały one C 188.

"Bezprawie króluje na pełnych morzach" ujawnia dziennikarz śledczy NYT

Dziennikarz śledczy New York Times (NYT) Ian Urbina uchylił wieko nad współczesnym niewolnictwem na morzu, w wyniku swego trwającego dwa lata i nagrodzonego dochodzenia "Ocean wyjęty spod prawa". W czwartek 3 listopada zaprezentował on wyniki serii swych artykułów wobec ETF, ITF i kluczowych interesariuszy sektora rybołówstwa UE, ujawniając praktyki przestępstw i przemocy na wodach międzynarodowych, które często pozostają bezkarne.



Stwierdził, że jedynie niewiele miejsc na świecie wolnych jest od niedociągnięć prawnych w kontekście morza pełnego. Jego dochodzenia ujawniły praktyki nielegalnych połowów, wykorzystywania wieśniaków filipińskich przez agencje obsadowe do pracy w kiepskich warunkach bezpieczeństwa i pracy na statkach, odnotował zastrzelenie nieuzbrojonego człowieka i nie zgłoszenia tego zabójstwa. Stwierdził całkowity brak odpowiedzialności na morzu, czasami z fatalnymi konsekwencjami, zaskakujący i całkowicie nieakceptowalny w 21 stuleciu.

Rybacy są milczącymi ofiarami pozbawionych skrupułów spółek operujących w branży. ETF ma obowiązek działania i usunięcia tych nieakceptowalnych praktyk i chwali prace wykonana przez red. Urbinę w zakresie udokumentowania takiej nieakceptowalnej rzeczywistości. UE jest jednym z głównych aktorów globalnie w sektorze rybołówstwa i jednym z największych rynków pochodzących z morza produktów spożywczych.

ETF zamierza dokonać prezentacji serii dochodzeń w Parlamencie Europejskim. Prezentacja red. Ian'a Urbiny w siedzibie ETF nastąpiła przy obecności przedstawicieli Parlamentu Europejskiego i Komisji, interesariuszy z UE (armatorów, kupców, przetwórców; organizacji pozarządowych (NGO) zajmujących się sprawami społecznymi i rozwojem, przedstawicieli kilku organów doradczych oraz afiliantów ETF/ITF w sektorze rybołówstwa).

Partnerzy Społeczni UE spotykają się z Komisarzem Vella dla zapewnienia silnych standardów społecznych

W trakcie sesji plenarnej 4 listopada 2016, Partnerzy Społeczni UE w sektorze rybołówstwa odbyli pozytywne spotkanie z Karmelu Vell, Komisarzem ds. Środowiska, Spraw Morskich oraz rybołówstwa, celem omówienia licznych niecierpiących zwłoki spraw, wobec jakich staje sektor rybołówstwa; zwłaszcza dotyczących bezpieczeństwa, zdrowia i warunków pracy na morzu.

Przedstawiciele z całej Europy wypowiedzieli się jednym głosem zarysowując wspólne obszary obaw dotyczące wszystkich narodów europejskich oraz zaprezentowali Komisarzowi prognozę aktualnych luk społecznych we Wspólnej Polityce Rybołówstwa(CFP), a także swe główne priorytety:

- Włączenie środków socjalnych w ramach przyszłej reformy CFP;
- Ustanowienie grupy zadaniowej łączącej obowiązki kilku DG celem zajęcia się bezpieczeństwem i warunkami pracy na morzu w rybołówstwie(włącznie z solidnymi statystykami IUU, nadużyciami w pracy, możliwościami socjalnymi i szkoleniem); celem skutecznego zajęcia się tymi sprawami w sposób zintegrowany;
- Zrównanie CFP z normami krajowymi i międzynarodowymi; np. ratyfikowanie i transponowanie Konwencji STCW-F do prawa UE;
- Ewentualna propozycja Rozporządzenia powołującego wspólnotowy system kontrolny gwarantujący stosowanie postanowień Dyrektywy dot. transponowania Porozumienia Partnerów Społecznych (SPA) ws. Konwencji MOP dotyczącej pracy w rybołówstwie C188, 2007;
- Potrzeba poważnych ocen, muszących uwzględnić negatywne skutki ekonomiczno-społeczne i odnoszące się do bezpieczeństwa, skutków ustawodawstwa europejskiego, np. znacznych cięć w ramach TAC (całkowity dopuszczalny połów), 30% stref bez połowowych zaproponowanych przez IUCN, zasady UE ograniczającej tonaż bruttu, która powoduje poprawę warunków pracy, możliwość TAC odnośnie włócznika śródziemnomorskiego oraz obowiązki zdawania na ląd.

Osiągnięto szeroki konsensus wszystkich stron odnośnie potrzeby głębszego zaangażowania się branży rybołówstwa i Dyrektoratów Generalnych Komisji, naświetlając potrzebę większej koordynacji. Komisarz Villa zwrócił uwagę na potrzebę pracy w sektorze dla zagwarantowania równowagi społeczno-gospodarczej a także środowiskowej. Uznał, że zrównoważona Wspólna Polityka Rybołówstwa (CFP) oznacza ochronę zasobów ryb a także rybaków. W tym kontekście, pan Vella pochwalił pracę Partnerów Społecznych UE nad ich Porozumieniem Partnerów Społecznych, które transponuje Konwencję MOP o pracy w rybołówstwie, 2007 (C 188) do Dyrektywy UE.

Tym niemniej sprawy, jakimi należy się zająć, aby uczynić sektor zrównoważonym społecznie, wykraczają poza C 188. Na przykład, w chwili obecnej nie istnieją skuteczne narzędzia pozwalające unikać zaopatrywania UE w połowy dokonywane przez niewolników. Z tego względu różne służby Komisji Europejskiej wezwano do ustanowienia grupy zadaniowej celem dogłębnego przeanalizowania niedociągnięć CFP w

kontekście aspektów socjalnych i bezpieczeństwa rybołówstwa w szerokim sensie i skutecznego koordynowania różnych służb Komisji w zakresie polityk rybołówstwa.

Projekt Partnerów Społecznych odnośnie regulacji UE i zdrowia oraz bezpieczeństwa

Komisja Europejska zatwierdziła sfinansowanie wspólnego projektu Partnerów Społecznych pod nazwą "Filary morza: wspólne działanie europejskich partnerów społecznych sektora rybołówstwa morskiego". Polega on na częściowym wdrożeniu programu pracy Sektorowego Komitetu Dialogu Społecznego dla Rybołówstwa morskiego celem dokonania znaczącego postępu w różnych kluczowych obszarach zainteresowania Partnerów Społecznych, jakie w innej sytuacji nie zostałyby dokonane.

Projekt obejmuje trzy filary koncentrując się na następujących celach:

1. Studium wykonalności wynegocjowania Porozumienia Partnerów Społecznych (SPA) celem wdrożenia STCW-F (Normy szkolenia, wystawiania świadectw i pełnienia wacht) w acquis Unii przy pomocy decyzji Rady.
2. Analiza przepisu UE ograniczającego wzrost zdolności połowowej poprzez nakładanie pułapów tonażu brutto i mocy napędowej.
3. Badanie istniejącej legislacji w UE odnośnie maszynarii pokładowej, urządzeń połowowych, oraz innej maszynarii w siłowni (komercjalizacja, instalacja, bezpieczne stosowanie na statku oraz standaryzacja przepisów na poziomie UE).

Projekt rozpoczął się w grudniu 2016 roku i będzie przebiegał do czerwca 2018.

Partnerzy Społeczni finalizują projekt przyczyniający się do uczynienia rybołówstwa UE bardziej zrównoważonym społecznie

Między listopadem 2014 a sierpniem 2016, ETF we współpracy z Europeche, realizowała współfinansowany przez UE projekt wdrożenia pewnych aspektów Programu Pracy Komitetu Dialogu Społecznego w Rybołówstwie. Sam projekt składał się z czterech głównych filarów, zdefiniowanych, jako kluczowe punkty Programu Pracy Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego.

Celem pierwszego filara było podniesienie świadomości wśród partnerów społecznych na poziomie krajowym na temat możliwości oferowanych przez Europejski Fundusz Morski i Rybołówstwa (EMFF) na rzecz wsparcia dialogu społecznego w rybołówstwie polepszenia warunków życia i pracy w tym sektorze. Ten instrument finansowy przyjęty został w ramach Wspólnej Polityki Rybołówstwa (CFP) i ma polepszony wymiar społeczny, w porównaniu z poprzednim funduszem, EFF. Dla osiągnięcia tego celu opracowano podręcznik, który między innymi, zawiera analizę treści planów operacyjnych państw członkowskich odnośnie EMFF. Podręcznik ten jest dostępny w języku EN, FR, ES oraz IT. W ramach tego filaru zorganizowano w dniach 17 i 18 marca 2016 seminarium gromadzące państwa członkowskie, Komisję Europejską (DG MARE i DG EMPL), Farnet oraz innych interesariuszy.

W kontekście drugiego filara sporządzono słownik dotyczący bezpiecznej nawigacji i eksploatacji statków rybackich, w pięciu językach: angielskim, francuskim, holenderskim, hiszpańskim i polskim. Ze względu na wysoką mobilność pracowników, załogi statków rybackich UE stają się coraz bardziej wielojęzyczne. Słownik pomoże pokonać problemy językowe i komunikacyjne i uzupełni niezbędne szkolenie. Słownik kolportowany jest za pomocą dostosowanej aplikacji web.

W roku 2007 MOP (Międzynarodowa Organizacja Pracy) przyjęła Konwencję dotyczącą pracy w rybołówstwie (C188) celem zagwarantowania, że rybacy cieszą się godziwymi warunkami pracy i życia na statkach rybackich. Konwencja ma zasadnicze znaczenie dla kształtowania społecznie zrównoważonego sektora rybołówstwa na poziomie globalnym. Konwencja 188 wejdzie w życie po jej ratyfikowaniu przez 10 państw członkowskich MOP, w tym, przez co najmniej 8 państw nadbrzeżnych. Partnerzy społeczni przekonani są, że UE i jej państwa członkowskie odegrają wiodącą rolę w promowaniu społecznie zrównoważonego rybołówstwa na całym świecie, postanowili odbyć spotkania z krajowymi administracjami i zwrócić ich uwagę na znaczenie C188.

W roku 2013 partnerzy społeczni UE zawarli porozumienie dotyczące transponowania Konwencji do

prawa UE, które wkrótce stanie się Dyrektywą UE.

Rybacy pracujący na statkach rybackich podnoszących banderę Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej mogą być zatrudniani lub pracować na własną rękę. Celem wprowadzenia pewnej jasności, co do ich pracy, w ramach Sektorowego Komitetu Dialogu Społecznego, partnerzy społeczni zwrócili się o przeprowadzenie studium na temat rybaków zatrudniających się na własną rękę w UE. Oprócz przeglądu *acquis communautaire* mających zastosowanie do rybaków pracujących na własną rękę oraz zaprezentowania danych dotyczących zatrudnienia, raport dokonuje analizy sytuacji rybaków pracujących na własną rękę we Francji, Danii, Holandii, Hiszpanii i Zjednoczonym Królestwie; w kontekście warunków pracy, ubezpieczeń społecznych oraz zdrowia i bezpieczeństwa. Raport dostępny jest na stronie ETF w języku EN, FR i ES.

Kolejnictwo

Europejska kampania na rzecz zachowania personelu w pociągach



W dniu 27 października, ETF koordynowała drugi europejski dzień kampanijny na rzecz potrzeby zachowania załóg na pokładach pociągów. Pod hasłem " Wasze bezpieczeństwo i wygoda są naszymi priorytetami" afiliani ETF podjęli działania w 11 krajach europejskich, w tym w Belgii, Bułgarii, Danii, Francji, Niemczech, Luksemburgu, Holandii, Norwegii, Szwecji, Szwajcarii oraz Zjednoczonym Królestwie celem podniesienia świadomości na temat istotnej roli personelu pokładowego w pociągach w kontekście bezpieczeństwa i wygody pasażerów.

Wraz z trwającą liberalizacją sektora kolejowego mamy do czynienia z tzw. "destrukcyjnymi" nowymi modelami biznesowymi z zastosowaniem modeli niskich-kosztów używanych już w lotnictwie cywilnym i transporcie drogowym. Ta krótkowzroczna logika finansowa, poświęcająca bezpieczeństwo na rzecz obniżania kosztów, pozostaje w sprzeczności z narastającymi potrzebami bezpieczeństwa pasażerów i pracowników kolejowych na stacjach kolejowych i w pociągach w kontekście takich niedawnych wydarzeń jak atak na pociąg Thalys latem 2015 roku.

Dla ETF bezpieczeństwo pozostaje głównym priorytetem w kontekście rozwoju zrównoważonej usługi publicznego transportu kolejowego z udziałem wysoce wykwalifikowanego personelu pokładowego.

Więcej na temat naszej kampanii znaleźć można na [stronie ETF](#).

Wezwanie do większego skoncentrowania się na czynniku ludzkim w trakcie Konferencji Bezpieczeństwa Kolejowego ETF

10 listopada 2016 ETF wzięła udział wraz z interesariuszami i decydentami z UE udział w konferencji na temat wizji związkowej bezpieczeństwa i ochrony w kolejnictwie stwierdzając, że czynnik ludzki musi stanowić rdzeń każdej polityki bezpieczeństwa. Ponad 100 uczestników wzięło udział w czterech debatach panelowych na temat znaczenia czynnika ludzkiego dla zagwarantowania konkurencyjnego środowiska kolejowego, znaczenia zagadnień dotyczących kontroli i egzekwowania w zakresie np. czasu pracy lub odpowiednich kwalifikacji personelu mającego znaczenie dla bezpieczeństwa, wpływu modeli biznesowych i spraw interfejsu oraz na temat priorytetów związkowych w zakresie ochrony bezpieczeństwa w kolejnictwie.

Z punktu widzenia związku zawodowego, aktualne tendencje w debacie między instytucjami europejskimi i odnośnymi interesariuszami w zakresie zajmowania się sprawami bezpieczeństwa, nadal nie obejmują wyrażonych powyżej kluczowych zagadnień.

ETF uzyskała wsparcie europoła Michael'a Cramer'a, Przewodniczącego Komisji TRAN w Parlamencie Europejskim, który stwierdził, że koleje mogą - i powinny - stać się jeszcze bezpieczniejsze niż obecnie, co

wymaga silniejszego skoncentrowania się na wymiarze ludzkim bezpieczeństwa.

Duży protest w Strasbourgu przeciwko zmienionej regulacji PSO w 4.Pakiecie Kolejowym

13 grudnia ponad 300 europejskich pracowników kolejowych z całej Europy protestowało przed budynkiem Parlamentu Europejskiego (PE) w Strasbourgu wzywając członków Parlamentu Europejskiego (MEP) do odrzucenia Rozporządzenia o Obowiązках Usług Publicznych (PSO) w kontekście publicznego transportu pasażerskiego, które stanowi część filara politycznego 4.Pakietu Kolejowego.



Zgromadzenie w Strasbourgu było kontynuacją wiecu zorganizowanego tydzień wcześniej w Brukseli przed głosowaniem w Komisji TRAN. Celem wyrażenia obaw odnośnie braku ochrony pracowników transportu publicznego w zmienionym tekście. Ze względu na przyspieszenie procesu legislacyjnego przez Parlament Europejski między głosowaniem w komisji a zgromadzeniem plenarnym, wspieraliśmy nasze tradycyjne działania kampania w mediach społecznościowych poprzez [@ETF Railways](#), #FairTransport & #OurPublicTransport.

ETF lobbowała także aktywnie na rzecz odrzucenia zmienionego Rozporządzenia 1370/2007 w oparciu o argument braku ochrony personelu.

Mimo aktywnego lobbowania przez ETF na rzecz odrzucenia zmienionego Rozporządzenia 1370/2007 w oparciu o argument braku ochrony personelu, Parlament Europejski przyjął na posiedzeniu plenarnym filar polityczny 4.Pakietu Kolejowego w dniu 14 grudnia. Niewielka większość na posiedzeniu plenarnym przy różnicy jedynie 24 głosów, oraz przy dodatkowo 23 głosach wstrzymujących się, wyraźnie pokazuje

jak kontrowersyjne jest to Rozporządzenie oraz jak kontrowersyjna jest liberalizacja krajowych pasażerskich usług kolejowych w kontekście potrzeby promowania rozwoju najbardziej zrównoważonego środka transportu w Europie.



ETF uznaje to za innowację pozwalającą wprowadzić większy dumping socjalny do europejskich usług kolejowych oraz za potępienie przyszłości kolejowych usług transportu publicznego. Ochrona personelu w sytuacji przetargów konkurencyjnych jest kluczowym warunkiem wysokiej jakości i bezpiecz-

nych kolejowych usług publicznych.

Wykazuje to także, że Europa nie wyciągnęła żadnych wniosków z narastającego niezadowolenia z Europy przyznającej większe znaczenie otwarciu rynku i konkurencji, niż ochronie socjalnej pracowników przed praktykami dumpingu socjalnego.

ETF wzmacnia pozycję skoordynowanego doświadczenia w zakresie wdrażania 4.Pakietu Kolejowego przy pomocy kursu szkoleniowego dla afiliantów ETF



W połowie listopada 2016 r. miała miejsce druga edycja kursu szkoleniowego ETUI-ETF dla afiliantów ETF "Przygotowanie przedstawicieli związków zawodowych do pracy w Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA)".

4.Pakiet Kolejowy jest obecnie w pełni przyjęty zarówno w kontekście filarów politycznych jak i technicznych. ERA ma mandat decyzyjny w zakresie wdrażania tej legislacji.

Przedstawiciele ERA obecni byli dla prowadzenia szkolenia, aby uczestnicy uzyskali kwalifikacje w oparciu o podstawy polityczne UE odnośnie kolejnictwa, w zakresie procesów decyzyjnych i struktury oraz funkcjonowania ERA. Zajęto się też pewnymi punktami technicznymi w odniesieniu do interoperacyjności (TSI OPE). Inna część oparta była na samym europejskim procesie legislacyjnym celem zidentyfikowania naszych związkowych możliwości lewarowania na danym etapie legislacyjnym. To szkolenia miało na celu dać narzędzia naszym afiliantom i informacje pozwalające pomóc afiliantom w zajmowaniu się wymaganiami ETF w ramach różnych eksperckich grup roboczych Agencji, w jakich biorą oni udział i wzmocnienie naszej wizji jako partnera społecznego wśród stanowisk interesariuszy sektorowych.

Miejski Transport Publiczny

Miejski Transport Publiczny dotknięty został przegłosowanymi zmianami w rozporządzeniu PSO odnoszącymi się do ochrony personelu oraz definicji zobowiązań usług publicznych poprzez interfejs planów transportowych. Także, afilianci Komitetu Miejskiego Transportu Publicznego połączyli siły z Sekcją Kolejnictwa w trakcie kampanii na rzecz odrzucenia prowadzonej w grudniu.

Konferencja końcowa WISE II " zatrudnienie kobiet i polityka płci w europejskich spółkach miejskiego transportu publicznego"



W dniu 17 października 2016 Europejscy Partnerzy Społeczni odbyli konferencję końcową projektu WISE II dot. zatrudnienia kobiet w Miejskim Transportie Publicznym. Konferencja ta naceLOWANA była na wspierające spółki i związki zawodowe celem osiągnięcia lepszej reprezentacji i integracji kobiet w miejskim transporcie publicznym. Przykłady dobrej praktyki i zalecenia wspólne dot. "Zatrudnienia kobiet w miejskim transporcie publicznym" europejskich partnerów społecznych były promowane oraz omówiono kluczowe aspekty i zagadnienia mające wpływ na zatrudnienie kobiet w sektorze

miejskiego transportu publicznego. Konferencja przyglądnięta się wydarzeniom i postępowi mającemu miejsce do tej pory w kontekście ogólnego celu zwiększenia udziału kobiet w spółkach do 25 % do roku 2020. Po Konferencji opublikowana zostanie broszura z przykładami dobrej praktyki w zakresie zatrudnienia kobiet i polityk płci w sektorze miejskiego transportu publicznego, która dostępna będzie wkrótce na naszej stronie internetowej.

Cyfryzacja w sektorowym dialogu społecznym

27 września 2016 ETF wykorzystała okazję posiedzenia plenarnego Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego, aby zająć się sprawą cyfryzacji i jej potencjalnego wpływu na sektor.

ETF jest już partnerem Projektu UITP dotyczącego Europejskiego Systemu Autobusowego Przyszłości 2

(EBSF II). Projekt "Zaawansowane koncepcje autobusowe na rzecz zwiększonej wydajności" współfinansowany jest przez program innowacji i badań Unii Europejskiej Horizon 2020. Celem ogólnym jest zwiększenie atrakcyjności i polepszenie wizerunku systemów autobusowych w obszarach miejskich i podmiejskich. Celem tego uczestnictwa jest podzielenie się doświadczeniami i tłem ETF w ramach działalności realizowanych w projekcie EBSF II, takich jak zielone systemy wspomagania kierowców, projektowanie pojazdów, środki zapobiegawcze, interfejs między infrastrukturą autobusową i miejską, przemysłowe systemy transportu miejskiego, etc.

ETF organizuje warsztat dla ekspertów ETF pod koniec marca i przygotowuje wizytację lokalną pilotów.

Warunki socjalne w europejskich spółkach miejskiego transportu publicznego

Wspólne studium ETF-UITP na temat warunków socjalnych w miejskim transporcie publicznym jest obecnie dostępne na [stronie ETF](#). Wartościowe informacje dostępne są w raportach krajowych dając dobry obraz sposobów zorganizowania transportu publicznego w różnych krajach, głównych graczy, etc.

Europejscy Partnerzy Społeczni w sektorze UPT (Miejskiego Transportu Publicznego) zamówili to studium mając w pierwszym rzędzie na celu zebranie informacji na temat organizacji rynku w sektorze i ram prawnych, a także ustalenie warunków zatrudniania i pracy oraz roli układów zbiorowych pracy na tym rynku. Studium analizuje, w jaki sposób ewoluowały warunki socjalne w ciągu ostatnich 10 lat. Bardziej dokładnie, partnerzy społeczni zamierzali zrozumieć, w jaki zakresie Rozporządzenie 1370/2007 odegrało rolę w zakresie wymagania od uczestników przetargu spełnienia pewnych warunków socjalnych i/lub wymagania przeniesienia personelu w przypadku zmiany operatora a także wpływu, jaki może to mieć na bezpieczeństwo zatrudnienia i na warunki pracy w sektorze.

Cele niniejszego studium realizowanego w imieniu ETF i UITP były zasadniczo czterech rodzajów:

- opisanie, w jaki sposób zorganizowany jest miejski transport publiczny w różnych Państwach Członkowskich oraz jak określane są warunki pracy;
- opisanie warunków socjalnych w miejskim transporcie publicznym w kontekście personelu wybranych spółek oraz ich rozwoju w ciągu ostatnich 10 lat;
- opisanie wpływu bezpośredniego przyznawania i/lub przetargów na kontrakty usług publicznych w miejskim transporcie publicznym na aspekty socjalne i ochronę personelu;
- opisanie wpływu zmian operatora w miejskim transporcie publicznym na aspekty socjalne i ochronę personelu.

ETF przystąpiła do rokowań wspólnych wniosków z UITP, także w kontekście ostatecznego przyjęcia Rozporządzenia PSO.

Transport Morski

Konferencja ETF "Marynarze mają znaczenie" w trakcie Europejskiego Tygodnia Żeglugowego

28 lutego Sekcja była gospodarzem [konferencji](#) na temat uczynienia sektora generatorem dobrobytu i bazującego w UE zatrudnienia, jako wydarzenia towarzyszącego w trakcie Europejskiego Tygodnia Żeglugowego w roku 2017 trwającego od 27 lutego do 3 marca w Brukseli. Wydarzenie zgromadziło

naukowców, wysokiej rangi mówców ze związków zawodowych, przedstawicieli Komisji Europejskiej,

Parlamentu Europejskiego, rządów Państw Członkowskich, dziennikarzy prasy handlowej, ECSA i spółek żeglugowych. Zorganizowano sesje panelowe dla przedyskutowania zagadnień mających znaczenie dla uczynienia branży żeglugowej w Europie sprawiedliwą, wyświetlono uczestnikom i mówcom gościnnym film animowany "[Marynarze mają znaczenie!](#)".

Europejski Tydzień Żeglugowy, organizowany przez Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) co dwa lata począwszy od roku 2015, ma w zamierzeniu stanowić platformę na której polityce z



głównych instytucji UE spotykają się i angażują z armatorami europejskimi i innymi interesariuszami z sektora żeglugowego. Jest to doskonała okazja dla ETF dla promowania swych poglądów, na przykład, w jaki sposób chronić europejskie miejsca pracy w sektorze transportu morskiego oraz jak polepszać prawa pracownicze i szkolenie.



SEAFARERS MATTER FOR A FAIR SHIPPING SECTOR IN EUROPE

A conference on how to make the European shipping sector a generator of wealth and EU-based employment

BRUSSELS ■ 28 FEBRUARY 2017

Konferencja zaoferowała platformę europośtom, przedstawicielom innych afiliantów ETF, DG MOVE i DG EMPL, organizacji pracodawców, Uniwersytetu Paryż Nanterre, uczelni morskich, do wymiany poglądów na temat realiów pracy w sektorze morskim oraz jak pracować na rzecz sprawiedliwej branży żeglugowej w Europie. Sekcja była bardzo zadowolona z wyników sesji okrągłego stołu i aktywnego uczestnictwa oraz wkładów ze strony panelistów i uczestników. Znalazło to odzwierciedlenie na stronach [Twitter wall](#) i [Facebook](#) marynarzy ETF, do korzystania, z których zachęca się wszystkich.

ETF zabiera głos na temat obaw marynarzy podczas szczytu morskiego na Malcie

Na pierwszym Szczycie Morskim zorganizowanym przez rząd maltański w październiku 2015 roku, ETF wyraziła swe obawy i opinie na temat uczynienia przyszłego sektora transportu morskiego sprawiedliwym i generującym dobrobyt i unijne miejsca pracy. Malta zamierza promować wyspę, jako centrum doskonałości morskiej na Morzu Śródziemnym i zajmować się przyszłością branży w Europie poprzez zaangażowanie szerokiego zakresu interesariuszy. W kontekście przeglądu polityki żeglugowej UE, mówcy wysokiego szczebla zarówno z branży jak i Komisji zaprezentowali swe opinie na temat oczekujących wyzwań.

Oprócz spotkań dwustronnych z ministrami transportu Grecji, Cypru i Malty mającymi na celu zaprezentowanie zarówno kampanii ETF ws. Europy Fair Transportu jak i Manifestu Federacji na temat agendy socjalnej na rzecz kwalifikowanej żeglugi w Europie, ETF aktywnie uczestniczyła okrągłych stołach i działaniach towarzyszących, aby zagwarantować, że czynnikowi ludzkiemu poświęcana jest wymagana uwaga oraz że nie pomija się interesów pracowniczych w rozmowach o przyszłych politykach morskich.



Sekretarz Generalny ETF Eduardo Chagas moderował debatę na temat zasobów kadrowych i nowych kwalifikacji, oraz uczestniczył w okrągłym stole nt. legislacji morskiej UE. Poinformował potem, że p. Thodoris Dritsas, grecki minister ds. morskich, w pełni zgadza się z ETF, że przyszłość żeglugi UE zależy, od jakości europejskich marynarzy. W czasie kiedy Komisja Europejska publikuje raport śródkresowy na temat wdrażania swej Europejskiej Strategii Transportu Morskiego, której brakuje ambicji, ważne znaczenie ma potwierdzenie, że wyzwaniem należy zajmować się nie tylko na takich forach międzynarodowych jak IMO ale także na poziomie UE poprzez "koalicję chcących". Później, ośmiu europejskich ministrów transportu wezwało Komisarz Bulc do działania przeciwko praktykom nadużyć w transporcie drogowym. Potrzeba więcej inicjatyw tego rodzaju, zwłaszcza w sektorze transportu morskiego.

Sekretarz Polityczny ETF Philippe Alfonso uczestniczył w debacie na temat konkurencyjności i miejsc pracy, zorganizowanej przez ECSA. Przemawiając przed tym wydarzeniem, podkreślił, że znalezione musi zostać rozwiązanie równoważące wyniki ekonomiczne sektora i potrzeby ekonomiczno-socjalne w zakresie

większej liczby i lepszych miejsc pracy na morzu dla europejskich marynarzy. Nabór i utrzymanie wykwalifikowanych marynarzy europejskich ma ogromne znaczenie dla uniknięcia utraty zdolności do eksploatacji zdywersyfikowanych flot handlowych. Emanuele Grimaldi, Dyrektor Zarządzający w Grupie Grimaldi, także zgodził się z takim podejściem i odniósł się nawet do możliwości zastosowania zachęt finansowych przyznawanych tym spółkom żeglugowym, które gotowe są zapewniać europejskim kadeptom ukończenie ich szkolenia morskiego i ułatwić im przystępowanie do marynarskiego rynku pracy.

Trzydniowe wydarzenie na Malcie zgromadziło, między innymi mówcami: Kitack Lim'a (Sekretarza Generalnego IMO), Marios'a Demetriades'a (Ministra Transportu Cypru), Fotis'a Karamitsos'a (Dyrektora ds. Transportu, Komisja UE), Pete Hnichliffe (Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Izby Żeglugowej - ICS), Patricka Verhoeven'a (Sekretarza Generalnego Stowarzyszeń Armatorów Wspólnoty Europejskiej - ECSA), Markku Mylly (Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego - EMSA), oraz Tineke Netelenbos (Przewodniczącą Holenderskiego Stowarzyszenia Armatorów).

Partnerzy społeczni zwracają się do Komisji o wprowadzenie poprawek do marynarskiej "Ustawy zasadniczej"

W grudniu 2016 r. europejscy partnerzy społeczni w sektorze transportu morskiego zwrócili się do Komisji Europejskiej o wprowadzenie poprawek do Dyrektywy Porozumienia Partnerów Społecznych w sprawie prawa marynarzy do godziwych warunków pracy. Dyrektywa przyjęta w roku 2009 odzwierciedla Konwencję Pracy na Morzu (MLC), Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), międzynarodowe porozumienie ustalające wymagania minimalne w zakresie niemal wszystkich aspektów warunków pracy i życia marynarzy. Partnerzy społeczni oczekują obecnie od Komisji dokonania rewizji Dyrektywy 2009/13/WE zgodnie z przyjętymi w roku 2014 poprawkami do MLC.

W roku 2014 MOP przyjęła zbiór poprawek do przepisów międzynarodowych wprowadzających postanowienia gwarantujące dalej opiekę nad marynarzami i ich rodzinami, kiedy zostają oni porzuceni przez armatora. Celem partnerów społecznych jest włączenie tych postanowień do parwa UE poprzez Porozumienie Partnerów Społecznych.

MLC 2006 ustanawia wymagania minimalne dla poprawy warunków pracy i życia marynarzy, włącznie z praktykami naboru i pośrednictwa pracy, corocznym urlopem, wypłacaniem wynagrodzenia, pomieszczeniem, udogodnieniami rekreacyjnymi, wyżywieniem i przygotowaniem posiłków, ochroną zdrowia, bezpieczeństwem i higieną pracy, opieką medyczną, lądowymi usługami opieki socjalnej oraz ochroną socjalną.

Nowe poprawki wprowadzają obowiązek zabezpieczenia finansowego armatorów pokrycia kosztów utrzymania i repatriowania porzuconych marynarzy. Rozszerzają one także istniejące postanowienia odnośnie odpowiedzialności armatorów za choroby i obrażenia nabyte w trakcie służby dla zapewnienia, że rekompensaty kontraktowe wypłacane są marynarzom lub ich przedstawicielom w pełni i bez opóźnień.

Przyszła Dyrektywa UE nie zwalnia z obowiązków Państw Członkowskich MOP wynikających z ratyfikacji i zaakceptowania poprawek do Konwencji Pracy na Morzu. Dlatego europejscy partnerzy społeczni wzywają Państwa Członkowskie UE do wdrożenia możliwie najszybciej poprawek z roku 2014 do MLC, a w każdym razie, nie później niż do ich wejścia w życie 18 stycznia 2017 r.

Partnerzy społeczni wyrażają wiarę, że instytucje europejskie ułatwią obecnie procedurę legislacyjną we właściwym przebiegu czasowym. Umożliwi to jednolite wdrożenie wszystkich postanowień na poziomie wspólnotowym i zwiększenie przestrzegania ich wymagań.



ETF spotyka się z maltańskim ministrem transportu

Przedstawiciele Sekcji Transportu Morskiego ETF spotkali się 20 grudnia 2016 z maltańskim ministrem transportu i infrastruktury Joe Mizzi oraz szefem rejestru okrętowego tego kraju Ivanem Sammut (na zdjęciu z Markiem Dickinson'em Sekretarzem Generalnym Nautilus International i Philippem Alfonso, Sekretarzem Politycznym Sekcji Transportu Morskiego ETF).

Minister, będący kiedyś radiooficerem na statku, zwrócił uwagę na znaczenie czynnika ludzkiego w priorytetach Malty w kontekście prezydencji UE rozpoczynającej się w styczniu. Podkreślając potrzebę zareagowania przez UE na potrzeby międzynarodowej branży żeglugowej, minister zwrócił uwagę na znaczenie reakcji globalnej i odzwierciedlenia, że flota UE zatrudnia marynarzy z całego świata, nie tylko z UE. Wyjaśnił dalej jak zamierza zagwarantować, że żegluga znajduje się w sercu agendy UE i stwierdził, że z wielką przyjemnością widziałby zaangażowanie się ETF, jako kluczowego interesariusza i partnera społecznego, w nadanie kształtu przyszłej Deklaracji z Valetty, która jego zdaniem powinna obejmować wyniki zajęcia się zatrudnieniem większej liczby marynarzy z UE.

Mark Dickinson podkreślił, jako rzecznik ETF potrzebę działania na rzecz stworzenia popytu na europejskich marynarzy i zwiększonych środków pozytywnych dla zagwarantowania, że armatorzy europejscy gotowi szkolić i zatrudniać europejskich marynarzy nadal będą konkurencyjni. Zaakcentował także potrzebę partnerstwa branży dla zajęcia się wcześniejszymi niepowodzeniami w uzgodnieniu dyrektywy obsadowej dla europejskich pasażerskich i rozkładowych przewozów promowych oraz wezwał Prezydencję Malty do przekazania wyraźnego sygnału do Komisji Europejskiej i ECSA, że działania na rzecz miejsc pracy mają istotne znaczenie oraz że przyszła pomoc publiczna powinna być przyznawana tylko w zamian za inwestowanie w europejskie kwalifikacje morskie.

Dickinson zwrócił także uwagę na los załogi MTS Svetlana w Cardiff a minister obiecał osobistą interwencję dla zapewnienia rozwiązania spraw załogi.

Stanowisko ETF ws. STUDIUM KE nt. Krajów Zaopatrujących w Pracowników w kontekście MLC, 2006

Zamierzeniem zaleceń studium jest polepszenie świadomości praw marynarzy i umożliwienie interesariuszom MLC lepsze gwarantowanie tych praw i obowiązków. Partnerzy społeczni wspomniani są jako główni interesariusze wdrożeniowi w zakresie kilku propozycji. Komisja UE zwróciła się do partnerów społecznych o przygotowanie reakcji. ERF i ECSA przesłały do Komisji UE swe własne stanowiska, a także stanowisko wspólne.

Udział Sekretarza Politycznego (SP) w "Assises de la Mer"- La Rochelle (Francja)

SP uczestniczył w tej Konferencji gromadzącej szeroki zakres francuskich interesariuszy morskich w dniach 7 i 8 listopada 2016. SP miał okazję bliskiego kontaktu z oficjelami francuskiego ministerstwa transportu i przyjął z zadowoleniem zapowiedź prezydenta Francji Francois Hollande na temat zwołania europejskiej konferencji zajmującej się dumpingiem socjalny w żegludze.

Inicjatywa Sekretariatu dotycząca Koordynatorów Komisji Europejskiej ds. Autostrad Morskich i korytarzy TEN-T.

Sekretariat odbył dwa oddzielne spotkania z Europejskim Koordynatorem ds. Autostrad Morskich, p. [Brian'em Simpson'em](#) (byłym przewodniczącym Komisji Transportu PE) oraz z koordynatorem TEN-T korytarza Morza Północnego-Bałtyku [panią Catharine Trautmann](#), w dniu 8 grudnia 2016 r. Spotkania te należy postrzegać jako początek rozszerzania przez MTS swych kontaktów i pracy sieciowej z Koordynatorami TEN-T - zwłaszcza tych ze znaczącym składnikiem morskim i sympatyzującymi zagadnieniom socjalnym. W tym kontekście, zidentyfikowano pięciu innych koordynatorów TEN-T, a konkretnie: [Peter Balazs](#), [Karel Vinck](#), [Mathieu Grosch](#), [Kurt Bodewig](#), oraz [Paweł Wojciechowski](#). Idea sprowadza się do posiadania zidentyfikowanych Koordynatorów z wartościowym wkładem i przypomnieniu im o znaczeniu włączenia czynnika ludzkiego w tworzenie tych korytarzy, a dokładniej we wdrażaniu Planu Auto-

strad Morskich (MoS). Odnotować należy, że ETF zdołała uzyskać włączenie mówcy z ETF na następnej Konferencji Interesariuszy MoS, jaka ma odbyć się w pierwszej połowie roku 2017.

Zakończenie wspólnego projektu ETF-ECSA ws. Części Wdrażającej Programu Pracy

Projekt zakończony zostanie pod koniec marca dając trzy różne wyniki: negocjacje partnerów społecznych nad Porozumieniem Partnerów Społecznych (SPA) na temat transponowania poprawek z roku 2014 do Konwencji Pracy na Morzu, jaka transponowana została do Dyrektywy 2009/13/WE; Przewodnik ws. możliwości finansowania przez UE na rzecz sektora żegludowego; sprawozdanie dot. ustawodawstwa UE w zakresie BiHP mającego zastosowanie do żegludki, włącznie z najlepszymi praktykami.

Udział Sekretarza Generalnego w wysłuchaniu przed Francuską Komisją Ekonomiczną, Socjalną i Środowiskową w Paryżu

Wysłuchanie nosiło tytuł: "Europejska polityka transportu morskiego w świetle wyzwań zrównoważonego rozwoju i globalnego Porozumienia Klimatycznego z roku 2015"(sprawozdawca pan Beall). Obaj przedstawiciele ETF uczestniczyli w tym wysłuchaniu składając apel o uznanie roku 2017 za rok odpowiedzialnego socjalnie transportu wodnego. W szczególności, Sekretarz Generalny zaprezentował kampanię ETF ws. Europy Fair Transportu i w jaki sposób kampania realizowana jest na poziomie sektorowym w żegludce, podczas gdy SP nalegał na od dawna oczekiwane działanie na rzecz polityk popytowych dla wsparcia naboru i utrzymania europejskich marynarzy.

Priorytety MTS zaprezentowane przez delegację ETF na spotkaniu z nową Dyrektorką ds. Transportu Morskiego w DG MOVE, panią Magdą Kopczyńską.

Sekretarz Polityczny, argumentował, między innymi, że wsparcie finansowe dla żegludki UE powinno być udzielane jedynie pod warunkiem inwestowania w szkolenia i tworzenie miejsc pracy dla europejskich marynarzy. Magda Kopczyńska wykazała wsparcie dla potrzeby polepszenia profili i kwalifikacji europejskich marynarzy.

Transport drogowy

"Inicjatywa drogowa " Komisji Europejskiej

Komisja Europejska analizuje obecnie 10 elementów ustawodawstwa, które mogą zostać zmienione w ramach przyszłej "Inicjatywy drogowej". Oczekuje się opublikowania "Inicjatywy drogowej" przez Komisję Europejską w okresie późniejszym bieżącego roku, a była ona kluczowym priorytetem prac Sekcji Transportu Drogowego ETF. We wrześniu 2016 r. ETF zaprezentowała [skonsolidowane stanowisko](#) dotyczące wyeliminowania spółek o charakterze skrzynek na listy, wyjaśnienia definicji kabotażu, zagwarantowania przestrzegania praw kierowców oraz doprowadzenia do egzekwowania przepisów dotyczących pracowników delegowanych i kabotażu w sektorze.



ETF spotyka się z Komisarz Bulc odpowiedzialną za transport

Na zaproszenie Komisarz Bulc, delegacja ETF składająca się z przedstawicieli związków zawodowych z 12 krajów, przewodniczącego ETF Lars'a Lidgren'a oraz Sekretarza Generalnego ETF Eduardo Chagas'a spotkała się z panią Bulc w dniu 24 stycznia 2017 roku.

Przewodniczący ETF Lars Lindgren zaprosił panią Komisarz do odwiedzenia obszaru parkingowego ETF a przewodniczący Sekcji Transportu Drogowego Roberto Parrillo

ogłosił, że demonstracja związków zawodowych ETF odbędzie się w Brukseli 26 kwietnia 2017. Podczas

gdy Komisja Europejska twierdzi, że stara się o równowagę między interesami społecznymi i rynkowymi, ETF ostrzega przed przyjęciem rozwiązań połowicznych.

Pismo ETF do odpowiedzialnej za transport Komisarz Bulc ws. proponowanych środków politycznych



ETF zwróciła się na początku lutego 2017 z pismem do Komisarz Bulc domagając się gwarancji silnego wymiaru socjalnego w przyszłej rewizji ustawodawstwa UE dotyczącego transportu drogowego. Powodem tego pisma stało się to, że ETF spotkała się z ankietą zaadresowaną do kierowców i do inspektorów transportu drogowego, przy pomocy, której Komisja Europejska dokonuje oceny konkretnych zmian w tym ustawodawstwie. Treść ankiety jest alarmująca. Pięć spośród sześciu ocenianych środków ma charakter sprzyjający spółkom. Dlatego ETF zwróciła się do Komisji Europejskiej o spotkanie z kierownikami autobusów i autokarów z Belgii, Niemiec, Francji i Holandii w dniu 22 lutego 2017. Spotkanie było wynikiem wspomnianych wyżej planów Komisji Europejskiej wydłużenia liczby kolejno po sobie następujących dni kierowania pojazdem z 6 do 8, przed 24 godzinnym okresem odpoczynku, oraz ograniczenia 21 godzinnego łącznego czasu odpoczynku kierowcy w ciągu okresu trzech tygodni. Kierowcy podzielili się swymi doświadczeniami i ostrzegli Komisję Europejską przed niebezpiecznymi skutkami dłuższych godzin i dni kierowania pojazdem i krótszego tygodniowego okresu wypoczynku.

ETF przedstawia konkretne propozycje Państwom Członkowskim ws. nadchodzącej "Inicjatywy drogowej"

W dniu 13 czerwca 2016 r. ETF spotkała się z przedstawicielami niemieckiego ministerstwa transportu celem zaprezentowania Propozycji ETF odnośnie rozwiązań egzekucyjnych w transporcie drogowym oraz stanowisko wstępne dotyczące "Inicjatywy drogowej". Spotkanie dało też okazję do zaprezentowania dokumentu wizyjnego ETF na temat sprawiedliwego transportu.

Wydarzenie ETF "Rynek przewozów towarowych UE -między rewizją prawa a lepszym egzekwowaniem"



10 stycznia 2017, w trakcie wydarzenia zaadresowanego do attache ds. transportu przy UE, ETF podzieliła się swymi [konkretnymi opiniami i propozycjami](#) na temat ewentualnej rewizji przepisów dotyczących kabotażu i dostępu do zawodu w transporcie drogowym. Prezydencja Maltańska dokonała kluczowej wypowiedzi w trakcie tego wydarzenia.

Euro Controle Route(ECR) uzupełniła to prezentacją rankingu ryzykownych przedsiębiorstw transportu drogowego, prawnie wymaganego instrumentu będącego w sercu "inteligentnego" egzekwowania.

W ramach wydarzenia wydano zalecenia dotyczące rewizji prawa wraz ze zdecydowanym przesłaniem odnośnie lepszego egzekwowania aktualnych przepisów w sektorze, w którym przestrzeganie prawa i normy pracy są coraz słabsze. Przygotowania Komisji Europejskiej do wystąpienia z inicjatywą drogową

spowodowały wzrost wezwań o pełne przestrzeganie aktualnych przepisów specyficznych dla transportu drogowego w UE oraz o minimalne ale skuteczne zmiany prawne. ETF i europejska społeczność egzekucyjna reprezentowana przez ECR są żarliwymi promotorami takiego podejścia.

Spotkanie z austriackim ministrem transportu



W dniu 16 lutego 2017, ETF wraz z przedstawicielami austriackiego afilianta ETF, związku Vida, oraz Austriackiej Izby Pracy spotkała się z austriackim ministrem transportu Joerg'em Leichtfried'em dla omówienia dumpingu socjalnego w transporcie drogowym jako narastającego zjawiska na obszarze całej UE. ETF zaprezentowała swe konkretne propozycje lepszego egzekwowania prawa, pozbycia się spółek o charakterze skrzynek na listy oraz polepszenia warunków pracy kierowców zawodowych. Vida przedstawiła wyniki swego nowego studium na temat kabotażu, które wykazuje szkody w wysokości 500 mln € w wyniku nielegalnego kabotażu w Austrii.

Minister zaproponował spotkania kontynuacyjne celem bardziej szczegółowego omówienia propozycji ETF. Austria jest jednym z dziewięciu Państw Członkowskich UE, które na początku lutego 2017 podpisały sojusz walki z dumpowaniem socjalnym.

"Odpoczynek tygodniowy w ciężarówce jest sprzeczny z prawem UE"

2 lutego 2017 Rzecznik Generalny Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości stwierdził, że odpoczynek tygodniowy podejmowany przez zawodowych kierowców w pojeździe stanowi naruszenie unijnych przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku. Stanowi to wsparcie dla środków egzekucyjnych przyjętych przez władze belgijskie w roku 2014., wobec spółek zmuszających swych kierowców do spędzania 45 godzin odpoczynku w kabinach pojazdów. Francja przyjęła podobny kurs działania jak Belgia, mniej więcej w tym samym czasie. Francuskie i belgijskie inicjatywy egzekwowania postanowień prawnych dot. czasu odpoczynku wywołały spore protesty przewoźników, oraz nagłą zmianę interpretacji przepisów przez Komisję Europejską na korzyść branży.



ETF z zadowoleniem wita taki od dawna oczekiwany pozytywny krok w długiej bitwie o przestrzeganie prawa. aby przywrócić godność zawodowym kierowcom i znacząco poprawić ich warunki pracy i życia.



Spotkanie w Liverpoolu Drogowego Komitetu Narodowego Unite the Union

W dniu 12 stycznia 2017 UNITE przeprowadził pierwsze posiedzenie Krajowego Komitetu Drogowego. W porządku obrad znalazły się takie zagadnienia jak zorganizowanie pracowników agencyjnych, ochrona praw kierowców i zniesienie nadużyć w zakresie czasu pro-

wadzenia pojazdu. W agendzie znalazło się także zautomatyzowane kierowanie pojazdem. ETF dokonała prezentacji na temat dumpingu socjalnego, spółek o charakterze skrzynek na listy oraz wyzysku kierowców w Europie.

Następnego dnia UNITE zorganizował akcję w Peel Ports Liverpool gdzie dokerzy i kierowcy ciężarówek protestowali w związku z brakiem udogodnień pracowniczych w porcie.

Warsztat ETF-ETUI nt. nietypowych warunków pracy

W ramach warsztatu ETF-ETUI w dniach 14 - 15 lutego 2017 w Wiedniu przedstawiciele związków zawodowych z 9 krajów omawiało tymczasową pracę agencyjną, jako źródło zatrudnienia prekaryjnego. Afiliant ETF, związek UNITE potępił niepewność zatrudnienia, brak możliwości realizowania kariery oraz poważny wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo kierowców. Przedstawiciele związków zawodowych kierowców ciężarówek z Rumunii, Węgier, Malty i Bułgarii zwrócili uwagę, że spółki o charakterze skrzynek na listy w kontynentalnej Europie z takim powodzeniem naruszają prawo i omijają prawa kierowców, że nie pozostawia to miejsca w tym kontekście agencjom.

Uczestnicy omówili także potencjalne plany Komisji Europejskiej dotyczące pozbycia się dyrektywy o czasie pracy zawodowych kierowców. Jeśli chodzi o kierowców belgijskich i francuskich miałyby to wpływ na ich układy zbiorowe i istotnie obniżyłoby ich wynagrodzenia. Jeśli chodzi o UK, prowadziłyby to do jeszcze większego narażenia kierowców na zmęczenie oraz miałyby wpływ na bezpieczeństwo drogowe. Związki zawodowe z Europy Środkowej i Wschodniej zostałyby pozbawione ramienia prawnego do walki z płacnością za kilometr. Zabezpieczenie dyrektywy o czasie pracy przy jej egzekwowaniu w skuteczny sposób jest tym, o co walczy ETF. W nadchodzących tygodniach ETF będzie prowadziła kampanię z udziałem ministrów transportu na rzecz zwiększenia świadomości odnośnie wszystkich tych zagrożeń.

ETF odwiedza obszary parkingowe w Austrii



W czasie warsztatu ETF-ETUI 15 kwietnia 2016, ETF zorganizowała wizytację obszarów parkingowych w Austrii przy pomocy afilianta ETF, związku Vida. Większość spotkanych przez delegację kierowców gotowa była omawiać swe warunki z uczestniczącymi przedstawicielami związku zawodowego.

Na ich pierwszym przystanku, przeprowadzili rozmowy z węgierskimi, bułgarskimi i rumuńskimi kierowcami, którzy w powtarzający się sposób zgłaszali złe wynagrodzenia i warunki pracy, brak możliwości spędzania minimalnego czasu ze swymi rodzinami. Podczas drugiego postoju, UNITE przystąpił do sprawdzania udogodnień sanitarnych na parking: 1 € za 15-minutowy natrysk, jeden natrysk na całym parking z maksymalnym miejscem dla 50 ciężarówek. Rumuńscy koledzy wypełnili 5 ankiet członkow-

skich.

ETF organizować będzie więcej wizytacji terenowych w najbliższej przyszłości, ponieważ okazują się one być czynnym sposobem powzięcia wiedzy o tych, którzy przemieszczają towary przez Europę. Chodzi, zatem dokładnie o te same osoby na rzecz, których ETF walczy o uczynienie Europy bardziej sprawiedliwą.

Projekt ETF "Budowanie przyszłości sektora drogowego - zaangażowanie pracowników transportu"

ETF przystąpiła do finansowanego przez UE projektu, którego celem jest budowanie możliwości ETF i jej organizacji członkowskich skutecznego uczestniczenia w kształtowaniu przyszłości sektora transportu drogowego, rozumieniu, wnoszeniu wkładu do i zarządzania zmianami w ramach wykonywania codziennych zadań.

Projekt obejmuje trzy cele:

1. Zaangażowanie się afiliantów ETF we wszystkie etapy rewizji ustawodawstwa UE mającego zastosowanie do sektora drogowego, celem generowania wartościowych wkładów we wszystkie etapy procesu "Inicjatyw drogowych" Komisji Europejskiej;
 1. Stworzenie zrozumienia wśród afiliantów dla wyzwań drogowego transportu pasażerskiego, zwłaszcza organizacji rynku i modeli biznesowych, aspektów pracowniczych i socjalnych, oraz egzekwowania prawa oraz stworzenie wkładu ETF w debatę UE dotyczącą przyszłości sektora;
 2. Stworzenie zrozumienia wśród afiliantów dla agendy cyfrowej UE w transporcie drogowym i zachęcanie ich do wkładu w kontekście wpływu cyfryzacji/automatyzacji, na jakość miejsc pracy, kwalifikacje, etc.

Projekt realizowany będzie od listopada 2016 do listopada 2017 i w tym czasie zorganizowane zostaną dwa warsztaty i cztery posiedzenia grupy sterującej projektem (PSG) oraz dwie wizytacje terenowe. Dwa posiedzenia PSG poświęcone będą transportowi towarowemu i dwa transportowi pasażerskiemu.



Dla adekwatnego osiągnięcia celów ETF będzie współpracowała z dwoma ekspertami zewnętrznymi: jeden będzie odpowiadał za wyniki odnoszące się do cyfryzacji /automatyzacji, drugi zajmować się będzie wynikami odnoszącymi się do drogowego transportu pasażerów. Jeśli chodzi o tego ostatniego, Peter Turnbull wybrany został jako ekspert projektu.

Pierwsze posiedzenie PSG poświęcone drogowemu transportowi pasażerskiemu odbyło się w dniu 17 stycznia 2017 w Amsterdamie a drugie spotkanie poświęcone transportowi towarowemu miało miejsce w Brukseli dnia 7 lutego 2017. Pierwszy warsztat zaplanowany jest na 4-5 kwietnia 2017 w Warszawie i zgromadzi członków sekcji transportu drogowego ETF.

Podczas pierwszego posiedzenia w Amsterdamie członkowie PSG spotkali się z członkami Sekcji Autobusów i Autokarów Turystycznych FNV celem omówienia warunków pracy w drogowym transporcie pasażerskim. Zeznania kierowców obejmowały wyraźne dowody wydłużonego czasu pracy, pracy w weekendy, zmęczenie oraz poważne obawy odnośnie bezpieczeństwa pasażerów i, bardziej ogólnie, co do przyszłości sektora.

Dowody te pomogą ETF sporządzić mapę sektora i stworzenie kampanii na rzecz polepszenia warunków pracy w sektorze autobusów & autokarów.

Projekt partnerów społecznych dot. negocjowania kodeksu socjalnego

W styczniu 2016 r., w trakcie posiedzenia plenarnego europejskiego sektorowego dialogu społecznego, ETF i IRU uzgodniły przystąpienie do negocjacji kodeksu socjalnego. Lista zagadnień podlegających negocjacji obu stron obejmuje:

- 1) warunki dla kierowców w punktach załadunku i wyładunku
- 2) dostęp kierowców do pomocy medycznej w trakcie wykonywania przez nich pracy
- 3) warunki odpoczynku tygodniowego i regularne powroty kierowców do kraju zamieszkania
- 4) mające zastosowanie prawo pracy i język umów o pracę

Seria trzech posiedzeń negocjacyjnych finansowanych przez DG Employment, miała miejsce w drugiej połowie 2016 r., celem zajęcia się powyższymi zagadnieniami, aczkolwiek nie osiągnięto jeszcze porozumienia.

Dla umożliwienia przeprowadzenia dalszych posiedzeń negocjacyjnych w roku 2017, belgijski afiliant ETF związek ACV Transcom, wystąpił w maju 2016, w imieniu IRU i ETF, o projekt finansowany przez Komisję Europejską. Ostatecznym zamierzeniem projektu jest osiągnięcie porozumienia na temat zagadnień kodeksu socjalnego i/lub wspólny rezultat, konkretnie zalecenia i oświadczenie o dodatkowych tematach mających znaczenie dla problemów sektora, oraz zgodnie z programem pracy dialogu społecznego IRU i ETF.

Projekt przewiduje zorganizowanie trzech posiedzeń grupy roboczej i jednego wydarzenia końcowego. Każdemu posiedzeniu towarzyszyć będą indywidualne spotkania przygotowawcze. Projekt rozpoczął się w styczniu 2017 r i będzie realizowany przez 12 miesięcy.

Nowe konto Sekcji Transportu Drogowego ETF na portalu Facebook

Od połowy stycznia 2017 Sekcja Transportu Drogowego ETF posiada nową [stronę na Facebooku](#). ETF będzie wykorzystywała stronę do dzielenia się informacjami i promowania naszych akcji i działań, wiadomości i studiów na temat sektora, ale także o działalności członków Sekcji.



Lotnictwo Cywilne

Nowa regulacja podstawowa EASA :ETF potępią atak na prawa pracownicze

W dniu 10 listopada 2016 Komisja Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego (TRAN) głosowała nad poprawkami do rewizji "regulacji Podstawowej" ustalającej ramy i kompetencje Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). ETF z zadowoleniem przyjmuje, że pewne od dawna zgłaszane postulaty, takie jak wzajemna zależność między bezpieczeństwem i czynnikami społeczno-ekonomicznymi, znalazły odzwierciedlenie. Jednakże, pośredni atak na prawa pracowników w zarządzaniu ruchem powietrznym poprzez ustanowienie minimalnych poziomów usługi, jest godny ubolewania.

Poprzez wprowadzenie nowego artykułu dotyczącego zależności wzajemnych między bezpieczeństwem i

czynnikami społeczno-ekonomicznymi Komisja TRAN oferuje EASA platformę zajmowania się negatywnymi konsekwencjami wobec pracowników lotnictwa jej tworzenia prawa skoncentrowanego na bezpieczeństwie. ETF przekonana jest jednak, że obowiązkowe konsultacje partnerów społecznych zarówno na poziomie UE jak i krajowym muszą zostać włączone.

Żałować należy także, że Komisja TRAN popiera kontrowersyjne usługi na poziomie minimalnym w zakresie zarządzania ruchem powietrznym. Prawo do strajku ma charakter fundamentalny a doświadczenie pokazuje, że usługi na poziomie minimalnym nie stanowią rozwiązania.

ETF wspiera propozycję Komisji Europejskiej dotyczącą włączenia do włączenia obsługi naziemnej do zakresu EASA, jako ważnej części łańcucha bezpieczeństwa. Niestety, zarówno oryginalna propozycja jak i poprawki sugerują jedynie "lekką" regulację opartą na normach branżowych i bez jakiegokolwiek certyfikacji personelu i świadczeniodawców. Tymczasem ma to istotne znaczenie dla zachowania wysokiego bezpieczeństwa i zatrudnienia w branży oraz stawienie oporu naciskom konkurencyjnym wywieranym na linie lotnicze. Inne ważne obszary, takie jak obowiązkowe obsady kadrowe lub zagrożenia dla zdrowia wynikające z zanieczyszczenia powietrza na nawierzchni asfaltowej, także zostały pominięte.

ETF z zadowoleniem przyjmuje poświadczenie roli załogi kabinowej dla bezpieczeństwa, poprzez proponowanie certyfikacji zamiast aktualnej atestacji. Tym niemniej, nie spełnia to w pełni wymagania ETF odnośnie pełnego licencjonowania załogi kabinowej. Środki przeciwko pay-to-fly i publicznemu dzieleniu się kosztami lotów, które naruszają istniejące normy bezpieczeństwa, są bardzo mile widziane. Ponadto, proponowane zdecydowane przepisy dotyczące dronów, przewidujące posiadanie licencji operatora drona dla używania go w celach komercyjnych, zagwarantują ich zintegrowanie w jeden system z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotnictwa załogowego. Komisja TRAN przyjęła także zdecydowane stanowisko przeciwko złagodzeniu istniejących przepisów dotyczących tzw. wet leasing(leasingu z załogą), mogącego otworzyć drzwi do dokonywania wyboru między legislacjami i ostatecznie dumpingu socjalnego.

Stanowisko ETF ws. dronów: " jedno niebo - jedno bezpieczeństwo"

W przeszłości systemy zdalnie sterowanych samolotów (RPAS) albo dronów wykorzystywane były w pierwszym rzędzie do celów wojskowych. Jednak zmniejszające się koszty ich nabycia i eksploatacji umożliwiły szersze stosowanie. Obecnie, RPAS stosowane są między innymi do filmowania i fotografowania z powietrza, inspekcji bezpieczeństwa rurociągów albo budowli a także przez rolników. Przeprowadzono testy dostarczania towarów a nawet transportu pasażerów. Zważywszy na kształt i rozmiar RPAS, mogą one nie być widoczne dla innych uczestników ruchu, zwłaszcza przy uwzględnieniu prędkości. RPAS- nawet lekkie, poniżej 1 kg - spowodować mogą uszkodzenie helikopterów a zderzenie z płatowcem komercyjnym nie zostały jeszcze nawet ocenione. Potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony są wyraźne, zaś aspekty bezpieczeństwa i ochrony w kontekście zintegrowania RAPS z przestrzenią powietrzną wymagają dokładnego rozpatrzenia przez regulatorów.

Jako część Strategii Lotniczej dla Europy, opublikowanej w grudniu 2015, Komisja Europejska ogłosiła, że zaproponuje ramy prawne bezpiecznego zintegrowania RAPS ze wspólną przestrzenią powietrzną. ETF zdecydowanie popiera włączenie RASP do zakresu Regulacji Podstawowej EASA, a także inicjatywy ustawodawcze mające na celu zagwarantowanie bezpiecznego współistnienia samolotu pilotowanego i RPAS, zgodnie zaspadą "jedno niebo - jedno bezpieczeństwo". W wyniku pracy Grupy Roboczej Pilotów i Komitetu Zarządzania Ruchem Powietrznym, Sekcja przyjęła w grudniu 2016 roku [opinię ERF ws. systemów samolotów zdalnie sterowanych \(RPAS\)](#).

ETF wzywa Aviapartner do poszanowania swych pracowników

W dniu 17 stycznia 2017 ETF i jej afilianci z Belgii, Niemiec i Włoch przeprowadzili akcję ulotkową na rzecz pracowników Aviapartner, aby uświadomić problemy, na jakie napotykają oni w relacjach ze swym kierownictwem. Mimo licznych usiłowań przystąpienia do dialogu społecznego, nadal brakuje dobrych relacji pracowniczych między pracownikami i kierownictwem.

Raporty z Belgii pokazują, że kiepski wybór kierowników doprowadził do poważnych problemów operacyjnych i braku zaufania między pracownikami i ich kierownikami. Ma to konsekwencje w odniesieniu do zrównoważenia miejsc pracy i spółki. W Niemczech, zatrudnienie jest prekaryjne a wynagrodzenie jest nieznacznie wyższe od minimalnego. Ponadto kierownictwo importowało łamistrajków z innych krajów w trakcie ostatniej akcji protestacyjnej w roku 2015. Sytuacja we Włoszech jest podobna, spółka płaci bardzo niskie wynagrodzenia i wymaga nadmiernej elastyczności. Ponadto, brak organizacji i środków doprowadził do licznych zakłóceń operacyjnych i zagrożeń dla bezpieczeństwa. ETF wezwała dyrektora naczelnego pana Sauve-Hopkins'a do osobistego zaangażowania się w skuteczny dialog społeczny z przedstawicielami pracowników.

Ponadto, spółka nie przestrzega swych zobowiązań prawnych informowania pracowników poprzez Europejską Radę Zakładową. Od lat, bilanse publikowane są późno i niekompletnie. Pytania pracowników odnośnie akcjonariuszy, ewentualnych fuzji, przejęć lub sprzedaży działalności nie uzyskują odpowiedzi. Innymi słowy, Aviapartner nie przestrzega swych zobowiązań wynikających z ustawodawstwa krajowego i unijnego. Mimo wszystkich tych problemów, związki zawodowe i pracownicy wierzą ciągle w Aviapartner. Jednak aktualna sytuacja jest nieznośna dla pracowników jeśli szybko nie zostaną podjęte jakieś rozwiązania, cała atmosfera w miejscach pracy Aviapartner ulegnie pogorszeniu.

Pracownicy ATM (Zarządzania Ruchem Powietrznym) mówią "nie" atakom na ich prawa

Zważywszy na ostatnie ataki na prawa pracownicze w ATM, a zwłaszcza, "wezwanie do działania" oraz tzw. "studium" na temat strajków ATC (Kontroli Ruchem Powietrznym) opublikowane niedawno przez Linie Lotnicze dla Europy (A4E), ETF oraz ATCEUC wystosowały w listopadzie 2016 oświadczenie wspólne dotyczące praw pracowników ATM. W oświadczeniu tym, obie organizacje potępiają bezpośredni atak na podstawowe prawa pracownicze i stwierdzają swą determinację do promowania najwyższego poziomu bezpieczeństwa i obrony fundamentalnych praw ATM.

Ponadto, ETF zainicjowała wspólny list sześciu organizacji(ATCEUC, ECA, ETF, IFAIMA, IFATCA oraz IFATSEA) w obronie praw pracowników ATM.

Na początku lutego 2017 na szczycie stowarzyszenia lobbującego Linie Lotnicze dla Europy (A4E), Organizacja Usług Nawigacyjnych Lotnictwa Cywilnego (CANSO) przystąpiła do "Wezwania do działania" A4E, którego celem jest między innymi ograniczenie prawa do strajku w zarządzaniu ruchem powietrznym. W reakcji, ATCEUC i ETF wystosowały 15 lutego [oświadczenie wspólne](#), w którym potępiają wsparcie dla podejścia A4E ponieważ obie organizacje są zdania, że nie należy do Świadczeniodawców Usług Nawigacji Powietrznej(ANSP) przystępowanie do ataków użytkowników przestrzeni powietrznej na ich własny personel. Dlatego, ATCEUC i ETF treść oświadczenia prasowego po tym wydarzeniu jako niebezpieczny krok w niewłaściwym kierunku jeśli chodzi przyszłość europejskiego ATM. ATCEUC i ETF przypominają też, że prawo do strajku przewidziane jest w traktatach UE.

Strategia Lotnicza dla Europy

ETF z zadowoleniem przyjęła rezolucję Parlamentu Europejskiego (PE) na temat Strategii Lotniczej dla Europy, przyjętą w dniu 16 lutego 2017 i wzywa Komisję Europejską do kierowania się zaleceniami socjalnymi PE poprzez uczynienie z nich wiążącej propozycji legislacyjnej przyczyniając się tym samym do sprawiedliwego transportu w Europie.

Przeciwie do ogłoszonej przez Komisję Strategii Lotniczej dla Europy, rezolucja Parlamentu Europejskiego zajmuje się szeregiem zagadnień mających znaczenie dla pracowników europejskiego lotnictwa., takich jak wyjaśnienie definicji podstawowego miejsca prowadzenia interesów i bazy domowej, wzywa EASA i Państwa Członkowskie UE do sprawdzenia nowych modeli biznesu i zatrudnienia celem zagwarantowania bezpieczeństwa lotniczego, znaczenie wysokiej jakości szkolenia i zachęcanie do ochrony praw pracowniczych i zapobiegania nadużyciom poprzez wyjaśnienie ustawodawstwa pracy i zabezpieczeń społecznych. ETF także z zadowoleniem przyjmuje zaakcentowanie sprawiedliwej konkurencji i równego pola gry, zarówno na rynku wewnętrznym jak i wobec krajów trzecich, co jest jednym z żądań wyrażonych wizji ETF dot. Fair Transportu.

Po wielu latach dogmatycznej liberalizacji koncentrującej się wyłącznie na obniżaniu kosztów, propozycja ta daje pewną nadzieję europejskim pracownikom lotnictwa. Jeśli przełożona zostanie ona na konkretną,

wiążącą legislację, może udać się jej częściowo do odwrócenia bieżących tendencji i uczynić sektor społecznie zrównoważonym i atrakcyjnym dla pracowników.

Kilka poprawek wprowadzonych przez europosłów i odzwierciedlonych w tekście końcowym stanowi niemal lustrzane odbicie propozycji ETF przyjętych w kontekście ogłoszonej przez Komisję Strategii Lotniczej dla Europy. Nie ograniczają się one do personelu mobilnego w lotnictwie ale obejmują także personel naziemny i zarządzania ruchem powietrznym. ETF z zadowoleniem przyjmuje wolę włączenia personelu naziemnego w zakres EASA. Jednak, ETF zachowuje wielką ostrożność w odniesieniu do propozycji powołania tzw. pojedynczego europejskiego regionu informacji o górnych przelotach(EUIR)-który może pod pretekstem zagwarantowania ciągłości - ograniczyć prawa pracownice przewidziane w Traktatach UE.

ETF składa wyrazy wdzięczności Członkom Parlamentu Europejskiego, a w szczególności sprawozdawcy Komisji Zatrudnienia Ole Christensen'owi, za zajęcie się propozycjami przebudowy europejskiego rynku lotnictwa na poziomie socjalnym.

Warsztaty obsługi naziemnej w sprawach socjalnych, szkolenia i norm jakości



Partnerzy społeczni reprezentujący zatrudnionych i pracowników w Europejskiej Obsłudze Naziemnej - ACI Europe (ACI), Stowarzyszenie Usług Lotniskowych(ASA) oraz ETF - spotkali się w dniach 8 i 9 grudnia 2016 w Barcelonie dla omówienia zagadnień dostępu do rynku i warunków socjalnych w branży usług naziemnych. Warsztat ten był częścią współfinansowanego przez UE projektu w ramach dialogu społecznego.

Celem projektu jest przygotowanie opinii partnerów społecznych w świetle oceny Dyrektywy 96/67/WE, którą ogłoszono, jako część przewidzianej przez Komisję Strategii Lotniczej dla Europy. Przed warsztatem przeprowadzono rozległe prace analityczne przez spółkę konsultacyjną Syndex w oparciu o badanie danych wtórnych (desk research) i kwestionariusz.

Uczestnicy uzgodnili, że otwarcie rynku bez regulacji socjalnych wywołało spore naciski zarówno na spółki obsługi naziemnej jak i na pracowników. Zachodzi potrzeba przepisów gwarantujących równe pole gry i wiążącej ochrony socjalnej pracowników. Dlatego, trzy organizacje nadal będą łączyć swe wysiłki na rzecz osiągnięcia zrównoważonego i sprawiedliwego sektora obsługi naziemnej.

Drugi warsztat miał miejsce w lutym 2017 i zajął się normami szkolenia i jakości. Jako punkt wyjścia w debacie, konsultant zewnętrzny, Grupa STC- zaprezentował wyniki swego badania internetowego desk research i studiów przypadków w wybranych krajach. Po tym nastąpiła prezentacja opinii poszczególnych organizacji oraz debata z udziałem uczestników.

Trzy organizacje zgodziły się zbadać możliwość wspólnych podstaw rewizji Regulacji Podstawowej EASA a także pracy przygotowawczej do oceny Dyrektywy 96/67/WE na temat usług obsługi naziemnej. Konferencja końcowa prezentująca wynik projektu odbędzie się w dniach 28 - 29 kwietnia w Kopenhadze.

ETS zajmuje się krajem pochodzenia i prawem pracy mającym zastosowanie dla załogi samolotu

Na początku lutego Sekretariat ETF uczestniczył w wystąpieniach ustnych w sprawach pięciu byłych członków załogi Ryanair przeciwko Ryanair i Crewlink przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości (ETS) w Luksemburgu. Wynik tych postępowań sądowych będzie ustalał ważny precedens dla warunków zatrudnieniowych i wynagrodzeniowych członków załóg w Europie.



Sąd pracy Mons, Belgia, zwrócił się w marcu do ETS z zapytaniem prejudycjalnym czy pojęcie kraju pochodzenia, występujące w ustawodawstwie FLT, może być zintegrowane z pojęciem zwyczajowego miejsca pracy decydującym o kompetentnej jurysdykcji i prawie pracy mającym zastosowanie. Jeśli odpowiedź na to pytanie będzie twierdząca, doprowadzi do zmiany gry i Ryanair nie będzie już mógł egzekwować irlandzkiego prawa pracy w swych bazach umieszczonych w innych krajach UE.

Kilka rządów, w tym francuski, szwedzki i belgijski, a także Komisja Europejska, wsparły stanowisko ETF w swych przedłożeniach pisemnych i w trakcie wysłuchania. Jedynym rządem popierającym punkt widzenia Ryanair i Crewlink był rząd Irlandii. Jednak argumentacja zarówno rządu jak i dwóch spółek była bardzo wadliwa i prowadziła głównie do zamieszania i niepewności. W jednym przypadku, prawnik Ryanair bezpośrednio zaatakował związki zawodowe za uczestniczenie w tych postępowaniach. Oczekuje się, że Rzecznik Generalny wkrótce przedstawi swe wnioski i w konsekwencji Trybunał wyda ostateczne orzeczenie.

NAI: bitwa przegrana ale walka trwa

Mimo wysiłków przedstawicieli pracowników po obu stronach Atlantyku; Departament Transportu USA postanowił niedawno wydać zezwolenie zagranicznego przewoźnika lotniczego dla Norwegian Air International (NAI). Jest to oczywiście spore niepowodzenie ale ETF będzie kontynuowała swą walkę z dumpingiem socjalny i tanimi banderami (FoC).



ETF i jej afiliani, w koordynacji z ITF, zaangażowani byli od roku 2004, odnosząc częściowe sukcesy - odmówiono zezwolenia tymczasowego i kilkakrotnie odkładano decyzje o wystawieniu stałego. Decydenci europejscy mają obecnie świadomość niebezpieczeństw FoC w lotnictwie. Niektórzy z nich bardzo dobrze rozumieją, że nie chodzi tu tylko i NAI ale o przyszłość europejskich miejsc pracy w lotnictwie.

ETF będzie kontynuowała walkę na kilku poziomach. Przystąpi do publicznej kampanii uświadamiającej

ws. równego traktowania obywateli krajów trzecich pracujących na pokładach samolotów zarejestrowanych w UE.

ETF zabiegać będzie także o zmiany ustawodawcze na poziomie UE, aby obywatele krajów trzecich mieli obowiązek uzyskiwania wiz i zezwoleń na pracę. Innym celem jest włączenie klauzul pracowniczych do wszystkich porozumień aktualnie negocjowanych między UE i krajami trzecimi.

Sekcja wybiera swe nowe przywództwo



Sekcja odbyła swe posiedzenie w dniach od 29 listopada do 1 grudnia 2016 w siedzibie głównej ver.di w Berlinie, Niemcy. Ponieważ było to ostatnie posiedzenie przed Kongresem ETF 2017, dokonano wyboru nowego zespołu przywódczego na nadchodzące cztery lata. Sekcja przywitała Anu Hietala (SLSY, Finlandia) i Olivera Richardsona (Unite, UK), jako jej Współprzewodniczących. W swych wystąpieniach wprowadzających, oboje wypowiedzieli się za potrzebą współpracy z korzyścią dla wszystkich członków wśród afiliantów ETF. Wspierani będą oni przez silny i zrównoważony Komitet Sterujący, zarówno w kontekście płci jak i reprezentacji geograficznej. Oprócz Współprzewodniczących Sekcja dokonała wyboru Wiceprzewodniczących, Przewodniczących Komitetów, członków zwyczajnych oraz przedstawicieli kobiet i młodzieży. Dla zaprezentowania nowo wybranych oficjeli, Sekretariat opublikuje wkrótce serię wywiadów z nimi.

Strategiczne posiedzenie Komitetu Sterującego CAS (Sekcji Lotnictwa Cywilnego) w Helsinkach

W dniach 22 - 24 lutego 2017, nowo wybrane przywództwo Sekcji Lotnictwa Cywilnego ETF spotkało się w Helsinkach celem omówienia priorytetów strategicznych naszej pracy w najbliższych latach. Porządek obrad zorganizowany był wokół odpowiednich burz mózgu i budowania zespołu. Omówione zagadnienia obejmowały wyzwania, wobec jakich stają pracownicy lotnictwa na poziomie europejskim i globalnym, program pracy Sekcji na lata 2017-2022 oraz relacje z innymi interesariuszami. Komitet Sterujący omówił też nowy projekt zatytułowany Sprawiedliwe Lotnictwo dla Wszystkich. Oprócz części formalnej, spotkanie było dobrą okazją do budowania zespołu.

Europejskie Rady Zakładowe (ERZ)

DP-DHL

ETF uczestniczyła w posiedzeniu przygotowawczym przedstawicieli pracowników a także w Forum DP - DHL w dniach 22 - 24 listopada 2016. Nowo wybrani członkowie ERZ dokonali wyboru członków Prezydium różnych Komitetów Biznesowych.



Chociaż ERZ w DP-DHL jest dobrze naoliwionym i strukturyzowanym instrumentem, który zdołał zebrać sporo doświadczenia w ostatnich dziesięciu latach, niewielki ma wpływ na decyzje korporacyjne w odniesieniu do relokacji lub nawet zamykania całych wydziałów. Zbyt znaczne skoncentrowanie ma miejsce na sprawach krajowych, kiedy ocenia się ważne decyzje, co podkreśla ograniczone możliwości nawet tej jednej z najlepszych ERZ.

ERZ w Deutsche Bahn AG (DG AG)

ETF weźmie udział jako partner stowarzyszony w 24-miesięcznym projekcie ws. praktycznego wdrożenia informowania regionalnych przedstawicieli pracowników. Proces i praktyka przekazywania informacji od uczestniczących ERZ do regionalnych rad zakładowych a także mające zastosowanie warunki ramowe zostaną dokładnie rozpatrzone mając głównie na celu stworzenie unikalnej metodologii. W sercu projektu znajduje się cel lepszej komunikacji z lokalnymi radami zakładowymi.

Dyrektywa przekształcona ws. ERZ

7 lat po przekształceniu Dyrektywy ws. ERZ, Komisja Europejska zaprezentuje wkrótce ocenę wdrożenia Dyrektywy, z czego będzie można wyprowadzić "właściwe propozycje, jeśli okażą się niezbędne".

Chociaż przekształcenie wniosło pewną poprawę w zakresie powoływania i funkcjonowania ERZ a także możliwości wzmocnienia praw pracowniczych do ponadnarodowych informacji i konsultacji, niektóre oczekiwania nie spełniły się. Ponadto pewne początkowe słabości Dyrektywy nadal wymagają zajęcia się zwłaszcza w obszarze przeszkód w powoływaniu nowych ERZ, ponieważ zbyt liczne porozumienia ERZ nadal ma substandardowe postanowienia. Ciągłe ograniczony wpływ ERZ na plany restrukturyzacyjne stanowi także jedną z głównych obaw.

ETF przyłączyła się do stanowiska innych Europejskich Federacji Zw. Zawodowych (EFZZ) mającemu na celu uzyskanie solidnej Dyrektywy ERZ koncentrującej się na dwóch przesłankach:

- Właściwe wdrożenie aktualnej Dyrektywy
- Uczynienie skutecznymi praw w zakresie informacji - konsultacji

Wyraźne żądanie nowego przekształcenia zostało zgłoszone, a w razie odrzucenia, EFZZ domagać się będą od Komisji Europejskiej przystąpienia do procesu przyjęcia "Dyrektywy egzekucyjnej".

Wspólne stanowisko EFZZ "Na rzecz solidnej Dyrektywy ERZ" przekazane zostało wszystkim afiliantom ETF.

Równość płci

Mająca szeroki zakres analiza bada przemoc w miejscu pracy wobec kobiet pracujących w transporcie



Jednym z głównych priorytetów [Planu działania ETF na lata 2013 - 2017 dot. równości płci](#) jest walka z przemocą w miejscu pracy wobec kobiet zatrudnionych w transporcie. Uznaje się transport za jeden z sektorów z

najgorszymi notowaniami w tym kontekście a kryzys gospodarczy uczynił kobiety w transporcie jeszcze bardziej narażonymi na przemoc w trakcie wykonywania obowiązków służbowych. Stąd, zagadnienie to było obszernie debatowane w ramach wszystkich działań odnośnie płci organizowanych przez Komitet Kobiet ETF.

Przy okazji Dnia ONZ Wyeliminowania Przemocy Wobec Kobiet w dniu 25 listopada 2016, Komitet Kobiet zainaugurował [badanie online](#) na temat przemocy w miejscu pracy wobec zatrudnionych w europejskim transporcie kobiet. Celem było zebranie danych i dowodów na temat przemocy w miejscu pracy wobec kobiet zatrudnionych w sektorze transportu. Dla dotarcia do możliwie największej liczby kobiet, badanie dostępne było w 13 językach. Inicjatywa ta odpowiada prowadzonej przez ETF długofalowo kampanii Fair Transportu.

Do czasu zamknięcia badania w dniu 20 lutego 2017 otrzymano ponad 1.400 odpowiedzi. Irlandzka analityk Jane Pillinger zakontraktowana została dla dokonania analizy i sporządzenia raportu. Kluczowe wnioski zaprezentowane zostaną podczas Konferencji Kobiet ETF w dniu 23 maja w Barcelonie.

Posiedzenie Komitetu Kobiet w Sofii, październik 2016: Początek przygotowań do Konferencji Kobiet ETF

Na swym posiedzeniu w dniach 22 - 24 października 2016 w Sofii, Bułgaria, Komitet Kobiet ETF zaczął przygotowania do następnej Konferencji Kobiet w Barcelonie, dnia 23 maja 2017. Omówiono projekt porządku obrad i uzgodniono, że przedłożone zostaną poprawki do Konstytucji ETF. Innymi z omówionych kluczowych zagadnień były wdrożenie Planu Działania ETF ws. Równości Płci na lata 2013 - 2017 oraz pierwsza wymiana opinii na temat priorytetów przyszłego programu pracy.

Ponadto, Komitet Kobiet wykorzystał okazję pobytu w Sofii na spotkanie z lokalnymi aktywistkami ze związku FTTUB, celem dokonania wymiany opinii na temat sytuacji kobiet pracujących w transporcie w Bułgarii i w Europie.

Inicjatywa Komisji Europejskiej "Kobiety w transporcie"

Komisja Europejska uczestniczyła w posiedzeniu Komitetu Kobiet ETF w Sofii i zaprezentowała swą inicjatywę "Kobiety w transporcie" i kolejne kroki instytucjonalne zaplanowane przez DG MOVE i DG Justice, zwłaszcza konsultację publiczną zainaugurowaną latem 2016 roku. Przedstawiciel KE stwierdził, że Komisarz ds. Transportu Violetta Bulc, twórczyni tej inicjatywy, zamierza zająć się sprawą uczynienia transportu bardziej atrakcyjnym dla kobiet z dwóch perspektyw tj. z punktu widzenia pracodawców i pracowników, jako że uzupełniają się one wzajemnie. Dodał w dalszej części, że w interesie społeczeństwa kapitalistycznego leży zatrudnienie większej liczby kobiet w sektorze, ponieważ wnoszą one pewne wartości interesujące pracodawców, np. większą świadomość zdrowia i bezpieczeństwa oraz bezpieczeństwa klientów, lepszą obsługę klientów. W trakcie debaty, członkinie Komitetu Kobiet ETF wyraziły swe obawy odnośnie inicjatywy i podkreśliły, że zatrudnienia kobiet w transporcie nie jest kwestią biznesu.



ETF, ale także liczne członkinie Komitetu Kobiet zareagowały na konsultacje publiczne w listopadzie 2016. Ponadto, ETF skontaktowała się z Radcami i Attache ds. transportu przy UE w Brukseli przed debatą na temat "Kobiet w transporcie" w trakcie Posiedzenia Rady Transportu w dniu 1 grudnia 2016, aby mieli świadomość stanowiska ETF.

ETF będzie kontynuowała zaangażowanie się w tę inicjatywę, ponieważ daje ona pewną nadzieję, że KE zajmie się zagadnieniem równości płci w sektorze transportu.



W ramach [projektu EKZZ: "Bezpieczna w pracy, Bezpieczna w domu"](#) w dniach 23- 25 listopada 2016 zorganizowana została konferencja w Madrycie. Uczestniczyły w niej zarówno ETF jak i ITF, wraz dużą delegacją członkiń Komitetu Kobiet ETF oraz kobiet transportowców/związkowców z całej Europy.

Celem konferencji było podzielenie się doświadczeniami z negocjacji i porozumień na poziomie spółki i sektora w zakresie zwalczania przemocy wobec kobiet i molestowaniu seksualnemu w pracy. Ponadto, EKZZ zaprezentowała kluczowe wnioski ze swego (nieopublikowanego) studium :Bezpieczna w pracy, Bezpieczna w domu", ujawniając w jaki sposób związki zawodowe w Eurpe zajmują się przemocą wobec kobiet w miejscu pracy i w jaki sposób wsparcie w miejscu pracy może wyeliminować przemoc wobec kobiet w domu.

Finansowany przez UE projekt ma na celu stworzenie strategii związkowych odnośnie zapobiegania, zarządzania i eliminowania molestowania w miejscu pracy i przemocy wobec kobiet. Zarówno ETF jak i FTTUB wchodzi w skład komitetu sterującego projektu.

Projekt dot. Edukacji na rzecz Wartościowego Zatrudnienia (EVN)

ETF i FTTUB połączyły siły nad wdrożeniem projektu EVN w partnerstwie z Unite, FNV oraz FGTE-CFDT. Projekt ma na celu uzupełnienie pakietu szkoleniowego na temat płci stworzonego w ramach projektu Transunion realizowanego w latach 2011 - 2012 o materiały szkoleniowe zajmujące się przemocą. Dzięki temu projekt zamierza pomóc w ujednoczeniu istniejącej edukacji związkowej na obszarze Europy oraz nadać jej wymiar unijny przy równoczesnym uaktualnieniu treści i metod oraz przygotowaniu odpowiednich akcji.

Projekt rozpoczął się w grudniu ubiegłego roku i potrwa do maja roku 2018, przewidując cztery działania szkoleniowe oraz zakłada się przeprowadzenie konferencji końcowej w Sofii, Bułgaria, pod tytułem "Poproszenie równości płci w sektorze transportu". Oczekuje się od projektu sporządzenia 4. modułu szkoleniowego na temat przemocy wobec kobiet pracujących w transporcie, utworzenia europejskiej sieci instruktorów, lepszej świadomości w miejscu pracy i wiedzy oraz kwalifikacji w tym kontekście potrzebnych w rokowaniach zbiorowych.

Nowa Przedstawicielka Kobiet w Komitecie Wykonawczym ETF

Po odejściu na emeryturę członkini Komitetu Kobiet ETF, Eleny Rodrigues (FeSMC-UGT, Hiszpania) na początku roku 2016, Laura Andrei wybrana została w trakcie posiedzenia Komitetu Kobiet w październiku

2015, jako nowa przedstawicielka kobiet w Komitecie Wykonawczym ETF

Konto Komitetu Kobiet ETF na platformie Facebooka

Komitet Kobiet ETF zainaugurował 25 listopada 2016 swoją oficjalną stronę na Facebooku pod adresem [@ETFwoman](#). Poprzez tę stronę ETF będzie informowała o swych działaniach w kontekście płci i promowała działania/kampanie swych afiliantów. Prosimy wejść na [stronę](#) i zmieścić lajka, podzielić się informacją na jej temat oraz zaprosić swych członków do zamieszczenia polubienia.

Komitet Młodzieży ETF

1. Szkoła Młodzieżowa ETF gromadzi związkowców z 21 krajów

Ponad 50 młodych transportowców zjechało się z całej Europy do portugalskiej Sesimbry, aby uczestniczyć w dniach od 13 do 15 października w pierwszej Szkole Młodzieżowej ETF. Praktyczna organizacja i zawartość programu były całkowicie w rękach Komitetu Młodzieży ETF, który wykorzystał tę okazję do zaprezentowania pracy Komitetu Młodzieży oraz przeprowadzenia dyskusji i warsztatów na centralne tematy programu pracy Młodzieży ETF. Była to doskonała okazja do uzyskania komentarzy od młodych pracowników transportu na temat dotychczasowo zrealizowanej pracy oraz zebrania informacji dla zidentyfikowania priorytetów w następnej kadencji rozpoczynającej się w maju 2017 roku.



Na początku roku Komitet Młodzieży ETF przeprowadził badanie celem uzyskania wyraźnego obrazu poglądów młodzieży z ETF odnośnie skutków kryzysu europejskiego, zmian klimatycznych oraz równości płci, czyli punktów ogniskowych programu pracy Komitetu w latach 2013 - 2017. Ponad 900 młodych respondentów z 27 krajów europejskich udzieliło odpowiedzi na ankietę, która wniosła wiele treści w dyskusję w Szkole Młodzieży ETF, gdzie uczestnikom zaprezentowano pierwsze wyniki. Po prezentacji miały miejsce dyskusje z ekspertami zewnętrznymi na różne tematy, a konkretnie z profesorem prawa pracy z Uniwersytetu Walencji, przedstawicielami Greenpeace, włoskiej spółki transportu publicznego, związkowcem specjalizującym się w zmianach klimatycznych oraz oficerem edukacyjnym ITF Alim Howes'em, który zapoznał uczestników z [Pakiem Szkoleniowym ETF ws. Płci](#).



Zapoznanie młodych związkowców z prowadzeniem kampanii

Młodzi związkowcy uzyskali także przeszkolenie na temat prowadzenia kampanii przy pomocy smartfona, jak rejestrować jedno-ujęciowe video zawierające przekaz w sposób wyraźny i umożliwiające jego publikowanie online, kiedy nadal prowadzicie działanie i bez potrzeby edytowania. Umożliwiono im praktykę rejestrowania video na tematy zawarte w programie pracy młodzieży.1. Szkoła Młodzieży ETF oferowała także okazję ogłoszenia zwycięzcy konkursu na logo ogłoszonego na początku roku. Poprzez media społecznościowe zwrócono się do sieci młodzieżowej o przesyłanie propo-

zycji na logo Młodzieży ETF. Sergiej Ivanski, młody związkowiec ukraiński aktywnie uczestniczący od początku w pracach młodzieży ETF został laureatem i był celebrowany w ramach przyjęcia w Sesimbrze.

Komitet Młodzieży ETF i uczestnicy dokonali ocen działań tej pierwszej szkoły jako owocne i cenne wydarzenie i wyrazili nadzieję organizowania podobnego wydarzenia dla młodych transportowców co dwa lata. Pewne wrażenie, co do atmosfery uzyskać można poprzez następujący [link internetowy](#).

Wydarzenie to zorganizowano w kontekście finansowanego przez UE projektu zatytułowanego: "Inkluzywny i Fair Transport dla Europy". Celem projektu jest dostarczenie członkom ETF dodatkowych narzędzi dla lepszego zajmowania się aktualnymi wyzwaniami, wobec jakich staje sektor transportu, między innymi brakiem atrakcyjności dla kobiet i młodych pracowników.

Przygotowania do Konferencji Młodzieży ETF

Komitet Młodzieży ETF z całą prędkością przygotowuje Konferencję Młodzieży ETF, która odbędzie się łącznie z Kongresem ETF 2017 w Barcelonie. W dniach 22 i 23 maja Komitet Młodzieży zaprezentuje na Konferencji prace zrealizowane w minionej kadencji, sformułuje zalecenia dla następnego Komitetu Młodzieży ETF jak się zorganizować dla zagwarantowania skutecznej i wydajnej współpracy między członkami oraz z Siecią Młodzieży ETF oraz omówi program pracy na następną kadencję. Omówi, w jaki sposób poprawić przepisy wewnętrzne, aby antycypowały trudności, na jakie natrafiono w pierwszej kadencji; wybrany zostanie także nowy Komitet na kolejną kadencję. Sekretarz Generalny ETF Eduardo Chagas zdecydowanie zachęca wszystkich afiliantów do zapewnienia reprezentacji ich młodzieży w Konferencji Młodzieży ETF a także na Kongresie ETF 2017 mającym miejsce w dniach 24-26 maja 2017, najlepiej w charakterze delegatów na Kongres.

Finansowany przez UE wspólny projekt EKZZ-ETUF dotyczący młodzieży



ETF jest partnerem, wraz z pięcioma innymi Europejskimi Federacjami Zw. Zawodowych (ETUF) i pod przewodnictwem EKZZ, w projekcie zatytułowanym "Pobudzenie związków do udziału w gwarantowaniu kwalifikowanych przejść i zatrudnienia młodych osób w Europie".. Jego celem jest przyczynienie się do polepszenia sytuacji młodych Europejczyków na rynku pracy, dokonania oceny i wniesienia wkładu na rzecz

wdrożenia polityk zatrudniania europejskiej młodzieży oraz umożliwienie młodym osobom w związkach zawodowych większej aktywności w zakresie relacji pracowniczych i uczynienie ich bardziej dla nich atrakcyjnymi, zwłaszcza przy pomocy struktur młodzieżowych.

Pierwsze posiedzenie Komitetu Sterującego, w którym reprezentowana jest także ETF, zaplanowano na początek marca a sam projekt realizowany będzie do końca roku 2018. Do tego czasu eksperci przeprowadzą badanie dotyczące rozwoju polityk zatrudniania europejskiej młodzieży oraz zaleceń związków zawodowych w oparciu o najlepsze praktyki. Główne wnioski zaprezentowane zostaną w trakcie konferencji końcowej w Szwecji i udostępniona zostanie 10-stronicowa broszura w j. angielskim, hiszpańskim, niemieckim oraz włoskim dla rozpowszechnienia wyników badania i podsumowania zaleceń. Następny Komitet Młodzieży ETF będzie w stanie skorzystać maksymalnie z tego projektu dla dalszego rozwijania inicjatyw na rzecz polepszenia zatrudnienia młodzieży w sektorze transportu i połączenia sił ze strukturami młodzieżowymi innych federacji aby wywierać naciski na decydentów europejski dla odwrócenia tendencji w zatrudnianiu młodzieży europejskiej.

Przewodnik najlepszej praktyki dot. zaangażowania młodych osób w związkach zawo-

dowych



Wspólny projekt EFZZ finansowany przez Komisję Europejską dostarczył kompendium najlepszych praktyk z całej Europy na temat sposobów integrowania młodych osób ze związkami zawodowymi. Ze-

brano doświadczenia poprzez ankiety i wywiady przeprowadzane wśród młodych związkowców i pracowników reprezentowanych przez sześć europejskich federacji związkowych. Młode osoby powinny stać się siłą napędową zmian a publikacja ta oferuje inspirację jak angażować i przyciągać więcej młodych pracowników i związkowców.

Rynek pracy podlega ciągłemu rozwojowi, gdzie w szczególności młodzi pracownicy w coraz większym stopniu doświadczają prekaryjności jeśli nie bezrobocia, wobec czego renowacja związków zawodowych jest imperatywem celem reagowania i umożliwienia należytego zajęcia się stojącymi przez nimi nowymi wyzwaniami.

Finansowany przez UE projekt zatytułowany: "Stymulowanie integracji młodych pracowników w europejskiej branży przemysłu metalowego, transportu, żywnościowego, usług, budownictwa i przemysłu drzewnego " mający na celu stworzenie możliwości młodym pracownikom i młodym aktywistom spotkania się i podzielenia swymi najlepszymi praktykami dotyczącymi udziału młodzieży w ich związkach zawodowych, omówienia wyzwań, przygotowania zaleceń odnośnie poprawy sytuacji oraz zaplanowania i realizacji wspólnych działań. Poprzez wywiady, konferencję i warsztaty młodzi pracownicy z całej Europy i z wszystkich sektorów branżowych - reprezentowanych przez sześć Europejskich Federacji Zw. Zawodowych (ETUF) EFBWW, EFFAT, EPSU, ETF, IndustriAll oraz UniEuropa- zdołali sporządzić broszurę zawierającą najlepsze praktyki, obawy i zalecenia.

Między-sekcyjne podejście międzynarodowe zagwarantowało objęcie różnych doświadczeń w odmiennych realiach i warunkach, prowadząc tym samym do wzbudzenia zainteresowania wśród młodych pracowników. Broszurę można uzyskać elektronicznie w ramach odnośnych dokumentów w języku angielskim, francuskim niemieckim i włoskim, a stworzona została przez samych młodych związkowców.

5. Członkowie & Partnerzy

Działania afiliantów ETF

W dniach 9 i 10 listopada, w Rzymie, Sekretarz Generalny spotkał się z następującymi afiliantami włoskimi: UIL Trasporti i FIT-CISL celem omówienia przygotowań do Kongresu i oczekiwań afiliantów, jeśli chodzi o pracę ETF.

W dniach 14 i 15 listopada, E.Chagas zabrał głos w Oslo na konferencji " Atak na skandynawskie państwo opiekuńcze ". Debata, zorganizowana między innymi przez Norweską Koalicję na rzecz Państwa Opiekuńczego, kierowana przez Asbjørn'a Wahl, umożliwiła wymianę informacji na temat trwających ataków neoliberalnego rządu i kapitału na prawa pracownicze i warunki pracy.

Delegacja liderów związkowych portugalskiego CGTP-IN zaproszona do Brukseli przez Fundację Friedrich'a Ebert'a przyjęta została w dniu 16 listopada przez Sekretarza Generalnego, który zaprezentował priorytety ETF, a w szczególności Kampanię Fair Transportu.

E. Chagas był jednym z kluczowych mówców na konferencji dotyczącej ataków na prawa pracownicze i oporu związków zawodowych. W oparciu o doświadczenie ETF uzyskane w walce przeciwko dwóm pakietom portowym, wyjaśnił, w jaki sposób ETF usiłuje łączyć swe do świadczenia z dialogu społecznego z prowadzeniem kampanii i mobilizowaniem swych członków.

W dniach 19 i 20 stycznia Sekretarz Generalny uczestniczył w Kongresie francuskiego afilianta CGT Cheminots, w Saint Malo, gdzie był Sekretarz Generalny Gilbert Garrel, po odejściu na emeryturę, zastąpiony został przez Laurent'a Brun.

Dnia 24 stycznia SG uczestniczył w inicjatywie dot. dumpingu społecznego w sektorze transportu drogowego, promowanej przez NTF, 3F i duńskie stowarzyszenie przewoźników drogowych. Posiedzenie odbyło się w Parlamencie Europejskim z udziałem V. Bulc, Komisarza Transportu UE.

Tego samego dnia po południu uczestniczył w delegacji przedstawicieli Sekcji Transportu Drogowego ETF, która spotkała się z panią Bulc i kilkoma oficjelnymi UE w kontekście przygotowań Pakietu Drogowego zapowiedzianego przez Komisję na późniejszy okres bieżącego roku.



W dniach od 1 do 2 lutego, E. Chagas uczestniczył w Kongresie FE-ETS-FO w Bussang, Francja, gdzie zabrał głos w sprawie priorytetów pracy ETF i zaprosił delegatów, aby zostali aktywnymi ambasadorami kampanii Europa Fair Transportu. Jean Hedou został ponownie wybrany, jako Sekretarz Generalny.

Komisja Europejska i Prezydencja

W ramach kampanii Europa Fair Transportu, Sekretarz Generalny spotkał się z kilkoma oficjelnymi DG EMPL, ponieważ kilka żądań zawartych w Dokumencie Wizyjnym ETF ws. Fair Transportu wchodzi w zakres kompetencji tejże DG. Jest to część długofalowego zadania uświadamiania oficjeli UE na temat potrzeby zdecydowanego działania przeciwko trwającemu brakowi przestrzegania regulacji socjalnych UE w transporcie i zajęcia się licznymi lukami umożliwiającymi stosowanie praktyk dumpingu społecznego.

W dniu 17 stycznia, Sekretarz Generalny wraz z P. Alfonso uczestniczył w Paryżu w wysłuchaniu na temat Europejskiej Polityki Żeglugaowej, zorganizowanym przez Francuski Komitet Ekonomiczny, Socjalny i Środowiskowy. Raz jeszcze mógł zwrócić uwagę na kampanię ETF Europa Fair Transportu, uzupełniając bardziej specyficzną prezentację P. Alfonso na temat propozycji ETF ws. sektora morskiego.

Dyrektywa o Pracownikach Delegowanych

Propozycja rewizji Dyrektywy o Pracownikach Delegowanych zaprezentowana została przez Komisję Europejską w dniu 8 marca 2016. Wg słów Komisji, "celem propozycji jest ułatwienie delegowania pracowników w klimacie uczciwej konkurencji i przestrzegania praw pracowniczych, zatrudnionych w jednym Państwie Członkowskim i wysyłanym do tymczasowej pracy w innym przez swego pracodawcę. Bardziej dokładnie, inicjatywa ma na celu zagwarantowanie sprawiedliwych warunków wynagrodzeniowych i równego pola gry między spółkami delegującymi i lokalnymi w państwie przyjmującym". Zajmuje się trzema głównymi obszarami: wynagrodzeniami pracowników delegowanych, włącznie z sytuacjami podnajmowania, przepisami o tymczasowych pracownikach agencyjnych oraz delegowaniem długotrwałym. Propozycja stanowi, że pracownicy delegowani korzystać będą generalnie z takich samych zasad jakie decydują o płacach i warunkach pracy pracowników lokalnych.

Mimo wspólnej prośby Europejskich Partnerów Społecznych o konsultacje z nimi przez zainauguowaniem szerszych konsultacji, Komisja postanowiła przedłożyć te propozycję bez jakichkolwiek konsultacji, Skonfrontowana z " żółtą kartką " pokazaną przez szereg, głównie wschodnio-europejskich Państw Członkowskich, wzywających Komisję do wycofania lub zmiany propozycji, ETF przyłączyła się do EKZZ i do innych EFZZ w wezwaniu Komisji, aby nie zatrzymywała procesu i chociaż zawarte propozycje nie w pełni obejmowały żądania wyrażone przez związki zawodowe, uznano je za dobry punkt wyjścia. W szczególności, z zadowoleniem przyjęto "ideę równego wynagradzania za równą pracę w tym samym miejscu", co może przyczynić się do wyeliminowania różnic w wynagrodzeniach między pracownikami z krajów dostarczających pracowników i tymi z krajów przyjmujących.

Nadal jednak, EKZZ i EFZZ mają szereg szczególnych uwag do propozycji, między innymi nie należy zachęcać do powodujących nadużycia umów kontraktowych, takich jak powtarzające się delegowania; za twierdzenie zasady równego wynagradzania będzie zdecydowanym i potrzebnym przesłaniem, że Europa nie popiera nieuczciwej konkurencji i ponad-granicznego wyzysku pracowników; oraz delegowanie nie powinno przekraczać maksymalnej granicy czasowej 6 miesięcy, poza którą pracownik powinien być uznawany za pracownika migrującego w rozumieniu art. 45 TfUE.

Wraz z EKZZ i innymi EFZZ, ETF aktywnie uczestniczyła w tych debatach i starała się zagwarantować możliwie najlepszą obronę interesów pracowników transportu, zważywszy na wysoce mobilny charakter ich działalności. Odbyło się kilka spotkań z udziałem Sekretariatu ETF i współsprawozdawców PE w tej sprawie. Możliwość uzyskania specjalnej dyrektywy zajmującej się pracownikami transportu nie jest koniecznie odrzucona, ale nie powinno dokonywać się zmian w status quo dopóki alternatywa nie jest znana i zaakceptowana. Dalsze dyskusje będą miały miejsce w najbliższych tygodniach z udziałem Komisji i Współsprawozdawców. Ostateczne przyjęcie raportu PE może mieć miejsce w lipcu.



EKZZ inauguruje kampanię " Europie potrzebny wzrost wynagrodzeń - Czas na nasze odrodzenie"

EKZZ przystąpiła do "kampanii wzrostu wynagrodzeń" w dniu 14 lutego, w trakcie 2. dniowej konferencji w Brukseli z udziałem liderów związkowych oraz przedstawicieli rządów i biznesu. Sekretarz

Generalny EKZZ Luca Visentini argumentował, że wynagrodzenia w Europie, i bardziej ogólnie na poziomie globalnym, załamały się w ostatnim dziesięcioleciu. Wynikało to z globalizacji, kryzysu finansowego i gospodarczego, a przede wszystkim ze środków oszczędnościowych stanowiących wynik kryzysu. Ponieważ dzisiaj nie ulega wątpliwości, że podejście to nie przyniosło żadnych pozytywnych skutków a jedynie stagnację i nie dające się zaakceptować poziomy bezrobocia, bardzo na czasie jest kampania uświadamiająca. Nadszedł czas na zmianę "narracji" na temat utrzymywania płac zgodnie z względami konkurencyjnymi, oraz zajęcie się sprawą potrzeby zwiększenia popytu w gospodarce wewnętrznej UE i zmniejszenia zależności od eksportu; w kontekście europejskich i krajowych władz publicznych, pracodawców, etc. Aby do tego doszło, stymulacji wymaga siła nabywczą obywateli poprzez wyższe płace i wynagrodzenia w wyniku przystąpienia do negocjacji zwalczających nierówności i przywracających gospodarkę europejską. Prosimy o odwiedzenie <http://payrise.eu/> oraz dodanie swego nazwiska celem przystąpienia do kampanii

Sekretarz Generalny uczestniczył też 16 i 17 listopada, w Brukseli, w konferencji końcowej projektu EKZZ dotyczącego spółek o charakterze skrzynek na listy.

EFZZ wzywają europosłów do przyjęcia opinii ENVI w sprawie CETA

8 Europejskich Federacji Zw. Zawodowych (ETUF) wezwało Komisję Środowiska, Zdrowia publicznego i Bezpieczeństwa żywności (ENVI) do głosowania za przyjęciem projektu opinii ENVI w sprawie porozu-

mienia między UE i Kanadą ws. handlu i inwestycji (CETA). W [piśmie wspólnym](#) wysłanym 22 grudnia 2016 do Komisji ENVI w PE, EFZZ wyrażają wsparcie dla niedociągnięć zidentyfikowanych w raporcie, jeśli chodzi o ochronę środowiska, zdrowie publiczne i bezpieczeństwo żywności.

EFZZ formułowały swe wspólne obawy przy licznych okazjach w ciągu minionych miesięcy i lat, potwierdzając we wspólnym liście problemy, jakie dostrzegają w związku z porozumieniem, między innymi włączenie usług publicznych, włączenie liberalizacji do porozumienia, oraz słabe postanowienia dotyczące praw człowieka, włącznie z prawami pracowniczymi.

Sekretarz Generalny ETF, **Eduardo Chagas**, skomentował: *"Nie jesteśmy przeciwni handlowi, nie sprzeciwiamy się też porozumieniu z Kanadą. Wysoce niepokoją nas jednak umowy negocjowane za zamkniętymi drzwiami i bez znaczącego udziału społeczeństwa obywatelskiego i pracowników. Przy pomocy tego pisma wspólnego raz jeszcze zabieramy głos i wyrażamy nasze głębokie zaniepokojenie aktualnym tekstem porozumienia oraz wykazujemy nasze poparcie dla projektu opinii Komisji ENVI. Mamy nadzieję, że Komisja ENVI w dniu 12 stycznia opowie się na korzyść swego projektu Opinii ws. CETA"*.

Wspólne pismo EFZZ podpisane zostało przez: Europejską Federację Zw. Zawodowych Przemysłu Żywnościowego, Rolnictwa i Turystyki (ETFFAT), Europejską Federację Dziennikarzy(EFJ/FEJ), Europejską Federację Transportowców (ETF), Europejski Komitet Zw.Zaw. ds. Edukacji (ETUCE/CSEE), Europejską Federację Zw. Zaw. Budownictwa i Przemysłu drzewnego(FETFBB/EFBWW) Europejską Federację Pracowników Przemysłu i Wytwarzania (IndustriAll), Europejską Federację Zw. Zaw. Pracowników Usług i Komunikacji(UNI Europa) oraz Europejską Federację Zw. Zaw. Pracowników Usług Publicznych(EPSU).

Spółeczeństwo obywatelskie wzywa do odrzucenia CETA

ETF przyłączyła się także 455 europejskich i kanadyjskich grup społeczności obywatelskiej wzywając ustawodawców w [liście otwartym](#) do członków Parlamentu Europejskiego wzywającym do głosowania przeciwko Kompleksowej Umowie Gospodarczej i Handlowej (CETA). ""Ratyfikacja może doprowadzić do osłabienia ochrony pracowniczej i środowiskowej, oraz dać zagranicznym inwestorom ekstremalne narzędzia do ataku na regulacje w zakresie interesów publicznych", czytamy w oświadczeniu wspólnym.



Narastająca liczba organizacji z obu stron Atlantyku, związków zawodowych, stowarzyszeń rolników,

obrońców środowiska naturalnego, organizacji konsumenckich i grup zdrowia publicznego a także praw człowieka i organizacji praw cyfrowych, wyraża głębokie zaniepokojenie tekstem CETA. Ponad 3.5 mln osób z całej Europy podpisało petycję przeciwko temu porozumieniu oraz jego bliźniakowi, Porozumieniu o Transatlantyckim Partnerstwie w Handlu i Inwestycjach (TTIP) między UE i USA.

List otwarty podkreśla, że:

- CETA nie jest postępową umową handlową, ale jeszcze bardziej nachalną niż stara agenda wolnego handlu sporządzona przez i na rzecz największych na świecie spółek wielonarodowych.
- Umowa przewiduje wiele niepokojących postanowień wykluczających potrzeby ludzi i planety.
- Istnieć musi przesunięcie paradygmatu ku transparentnej i włączeniowej polityce handlowej.

ETF i ITF potępiły istotny deficyt demokracji, jaki zdominował rokowania i proces ratyfikacyjny tego porozumienia. Obie organizacje poparły wezwanie do głosowania przeciwko ratyfikacji porozumienia przez Europejski i Kanadyjski Parlament a także przez parlamenty krajowe, prowincjonalne i regionalne mające możliwość wypowiedzenia się w sprawie porozumienia.

Sprzeciw ETF wobec wszelkiej polityce lub porozumieniu stwarzającym zagrożenie dla praw pracowniczych, pełnego zatrudnienia, godziwych warunków pracy i życia dla wszystkich; wynika z jej ciągłej [kampanii na rzecz fair transportu w Europie](#).

Spotkania informacyjne Komisji ws. negocjacji TiSA

W dniach 18 listopada i 13 stycznia Sekretarz Generalny reprezentował ETF w spotkaniach informacyjnych zwołanych przez służby Komisji Europejskiej w sprawie rokowań "Porozumienia o Handlu w Usługach" (TiSA). Wykorzystał okazję dla podkreślenia odrzucenia przez ETF tych tajnych rokowań oraz włączenia jakichkolwiek usług transportowych w dogmatycznie liberalną logikę agendy. Wśród licznych zaatakowanych obszarów, Norwegia zabiega o dalszą liberalizację transportu morskiego, Chile naciska na pełne otwarcie rynku lotniczego a Turcja całkowicie zliberalizowany rynek usług drogowych. ETF wyrażnie wyraża swój sprzeciw wobec tego ślepego wyścigu o zyski. Na posiedzeniu styczniowym Komisja poinformowała o trwającym aktualnie impasie w rokowaniach po ostatnich zmianach w administracji USA.

6. E-Publikacje

- ETF: [Pismo wspólne EFZZ do ENVI ws. CETA](#)
- ETF: [Raport Sekretarza Generalnego nr 13 - PL](#)
- ETF Młodzież: Po prostu to zróbcie - Przewodnik najlepszej praktyki ws. zaangażowania młodych osób w działalność związkową - [EN](#) - [FR](#) - [DE](#) - [IT](#)
- ETF Żegluga śródlądowa: [Dziennik 18 sierpnia 2016](#)
- ETF Żegluga śródlądowa: Oświadczenie ws. wypadku Viking Freya - [EN](#) - [DE](#)
- ETF Żegluga śródlądowa: [Wypadki w wycieczkach rzecznych - list kondolencyjny 16-9-2016](#)
- ETF Rybołówstwo: Raport nt. samozatrudnienia w sektorze rybołówstwa - [NL](#) - [IT](#) - [FR](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: [Nota wskazująca ws. analityków krajowych](#)
- ETF Rybołówstwo: Raport krajowy UK - [NL](#) - [IT](#) - [FR](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: Raport krajowy NL - [NL](#) - [IT](#) - [FR](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: Raport krajowy FR - [NL](#) - [IT](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: Raport krajowy ES - [NL](#) - [IT](#) - [FR](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: Raport krajowy DK - [NL](#) - [IT](#) - [FR](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: Raport krajowy FR - [FR](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: Słownik mowy rybackiej - [NL](#) - [FR](#) - [ES](#) - [EN](#)
- ETF Rybołówstwo: Podręcznik wzmacniania dialogu społecznego i warunków pracy w rybołówstwie - [EN](#) - [FR](#) - [IT](#) - [ES](#)
- ETF Dokerzy: [Biuletyn 25 listopada 2016 - 14 grudnia 2016 - 19 grudnia 2016 - 25 stycznia 2017 - 15 lutego 2017](#)
- ETF Transport Morski: [Program Konferencji Marynarze Mają Znaczenie](#)
- ETF Transport Morski: [Lista mówców na Konferencji Marynarze Mają Znaczenie](#)
- ETF Transport Morski: [Wspólne oświadczenie dla prasy ETF-ECSA: Partnerzy społeczni zwracają się do Komisji o dokonanie zmian w marynarskiej "Ustawie zasadniczej"](#)
- ETF Transport Morski: [ETF wyraża obawy marynarzy na Szczycie Morskim w Valetcie](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [Oświadczenie ETF - ATCEUC przeciwko atakom na prawa pracowników ATM](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [Opinie ETF nt.RPAS](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [Oświadczenie ATCEUC -ETF nt. praw pracowników ATM](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [Norweskie prawo pracy ma zastosowanie dla załóg Ryanair w Norwegii](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [List ATCEUC -ETF do Komisarz Bulc](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [Opinia ETF w zakresie publicznego dzielenia się kosztami lotów](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [Informacja prasowa ETF: Umowa UE-Katar musi obejmować prawa pracowników lotnictwa](#)
- ETF Lotnictwo Cywilne: [Wspólne oświadczenie partnerów społecznych ATM](#)

Co dalej

DATA	TEMAT AGENDY	MIEJSCE
Marzec		
6	Projekt Komitetu Kobiet ETF - 2.posiedzenie Komitetu Sterującego	Sofia
7	Posiedzenie Komitetu Sterującego Lotnictwa Cywilnego ITF	Londyn
7-9	Posiedzenie Prezydium DP-DHL	Lipsk
8	Posiedzenie Komitetu Załóg Kabinowych ITF	Londyn
9	Posiedzenie Komitetu Zarządzania Ruchem Powietrznym ETF	Madryt
9	ETF Żegluga Śródlądowa - Coroczne seminarium EBU	Bruksela
9-10	Konferencja Lotnictwa Cywilnego ITF	Londyn
11	Posiedzenie Sekcji Dokerów ETF	Bruksela
13	Posiedzenie Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego w Transporcie Morskim	Bruksela
15-16	Posiedzenie Komitetu Wykonawczego EKZZ	Malta
16	Żegluga Śródlądowa ETF - 1 Grupa Dyskusyjna TASCs	Bruksela
27	Posiedzenie Komitetu Sterującego Sekcji Żegl. Śródlądowej ETF	Strasbourg
28	Żegluga Śródlądowa ETF - CASS	Strasbourg
28	Posiedzenie Komitetu Załóg Kabinowych ETF	Bruksela
28-29	Ministerialna Konferencja Morska Interesariuszy	Valetta, Malta
29	Posiedzenie Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego dla transportu drogowego	Bruksela
29	Posiedzenie Komitetu Personelu Naziemnego	Bruksela
Kwiecień		
4-5	Warsztat projektu "Budowanie przyszłości sektora drogowego"	Warszawa
4-6	ETF Żegluga śródlądowa - wydarzenie inauguracyjne wycieczek rzecznych	Amsterdam
26	ETF Logistyka - Forum Transportu Cyfrowego i Logistyki	Bruksela
26	Komitet Zarządzający ITF	Londyn
27-28	Komitet Wykonawczy ITF	Londyn
27-28	Warsztat projektu "Budowanie przyszłości sektora drogowego"	Kopenhaga
Maj		
2-4	Posiedzenie Komitetu Bałtyckiego	Bergen, Norwegia
4	ETF Żegluga Śródlądowa - Grupa Robocza Wycieczek Rzecznych	Bazylea

5	ETF Żegluga Śródlądowa - Rokowania IG w s. wycieczek rzecznych	Bazylea
9	ETF Żegluga Śródlądowa - Normy/symulatory medyczne CESNI QP	Strasbourg
9	Posiedzenie Sekcji Rybołówstwa ETF	Bruksela
10	Posiedzenie Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego dla rybołówstwa	Bruksela
10	ETF Żegluga Śródlądowa -Normy kompetencji CESNI QP	Strasbourg
11	ETF Żegluga Śródlądowa - 2 Grupa Dyskusyjna TASCs	Bruksela
15	Posiedzenie Komitetu Europejskiego Dialogu Społecznego ds. śródlądowej	Bruksela
15-17	ETF Lotnictwo Cywilne	Bruksela
16	Posiedzenie Sekcji Żegluga Śródlądowej ETF	Bruksela
17	ETF Żegluga Śródlądowa - Coroczne Posiedzenie Generalne EDDINA	Huy
18-19	6.Kongres Związku Marynarzy Chorwacji	Sibenik, Chorwacja
21	Posiedzenie Komitetu Zarządzającego ETF	Barcelona
22	Posiedzenie Komitetu Wykonawczego ETF	Barcelona
22-23	Konferencja Młodzieży ETF	Barcelona
23	Posiedzenie Komitetu Kobiet ETF	Barcelona
24-26	Kongres ETF 2017	Barcelona
24	ETF Lotnictwo Cywilne - Posiedzenie Komitetu Sterującego i spotkanie fakultatywne ws.projektu "Fair lotnictwo dla wszystkich "	Barcelona
26	Komitet Wykonawczy ETF	Barcelona
26	Zgromadzenie Ogólne FTE	Barcelona
31 Maj – 2 Czerwca	Kongres UFM CFDT	Brytania, Francja
Czerwiec		
5-9	Posiedzenia morskie ITF	Cape Town, RPA
19-21	Posiedzenie Sekcji Lotnictwa Cywilnego ETF	Bruksela
22	Europejski Komitet Sektorowego Dialogu Społecznego Lotnictwa Cywilnego - posiedzenie plenarne	Bruksela
25-26	Posiedzenie Młodych Dokerów ETF	Antwerpia
27-28	Dokerzy ETF - seminarium dla członków ws. automatyzacji	Antwerpia
29	Komitet Sektorowego Dialogu Społecznego dla rybołówstwa	Bruksela

Uwaga: zamieszczone daty mają charakter jedynie orientacyjny. Odnośna Sekcja albo wydział ETF wystosuje zaproszenia w odpowiednim czasie.

7. Organy ETF

Następujące informacje odnoszą się do Organów Zarządzających ETF, w wyniku wyborów podczas 3. Kongresu Zwyczajnego przeprowadzonego w maju 2013 roku, oraz mających potem miejsce wymian.

Przewodniczący

Lars Lindgren	Svenska Transportarbetareförbundet, <i>Szwecja</i>
----------------------	--

Wiceprzewodniczący

Alexander Kirchner	EVG, <i>Niemcy</i>
Ekaterina Yordanova	FTTUB, <i>Bułgaria</i>

Sekretarz Generalny

Eduardo Chagas	Europejska Federacja Transportowców (ETF)
-----------------------	---

KOMITET ZARZĄDZAJĄCY (PREZYDIUM)

Lars Lindgren	Svenska Transportarbetareförbundet, <i>Szwecja</i>
Alexander Kirchner	EVG, <i>Niemcy</i>
Ekaterina Yordanova	FTTUB, <i>Bułgaria</i>
Collette Parsons	Unite the Union, <i>Wielka Brytania</i>
Sara Tripodi	FILT CGIL, <i>Włochy</i>
Jan Villadsen	3F, <i>Dania</i>
Ion Radoi	ATU Romania, <i>Rumunia</i>
Francisco Javier Jimenez Martin	FSC-CC.OO, <i>Hiszpania</i>
Stephen Cotton	Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF)
Eduardo Chagas	Europejska Federacja Transportowców (ETF)

KOMITET WYKONAWCZY

■ GRUPY PODREGIONALNE

Austria, Niemcy, Luksemburg, Szwajcaria

Roman Hebenstreit	Vida, <i>Austria</i>
Christine Behle	ver.di, <i>Niemcy</i>
Alexander Kirchner	EVG, <i>Niemcy</i>
Jean - Claude Thuemmel	FNCTTFEL, <i>Luksemburg</i>
Giorgio Tuti	SEV, <i>Szwajcaria</i>

Dania, Finlandia, Islandia, Norwegia, Szwecja

Jan Villadsen	3F, <i>Dania</i>
Henrik Horup	DJF, <i>Dania</i>
Arto Sorvali	AKT, <i>Finland</i>
Lars Johnsen	Norweski Związek Transportowców, <i>Norwegia</i>

Tomas Abrahamsson	SEKO, <i>Szwecja</i>
--------------------------	----------------------

Belgia, Francja, Holandia

Frank Moreels	BTB, <i>Belgia</i>
Katrien Verwimp	ACV-CSC Transcom, <i>Belgia</i>
Alain Sutour	CGT, <i>Francja</i>
Minke Jansma	FNV Bondgenoten, <i>Holandia</i>
Edgar Stemer	FGTE-CFDT, <i>Francja</i>

Cypr, Grecja, Włochy, Malta

Pantelis Stavrou	Federacja Pracowników Transportu, Przemysłu Naftowego i Rolnictwa, <i>Cypr</i>
John Halas	PNO, <i>Grecja</i>
Giovanni Luciano	FIT-CISL, <i>Włochy</i>
Allessandro Rocchi*	FILT-CGIL, <i>Włochy</i>

Republika Czech, Węgry, Polska, Słowacja

Lubos Pomajbik	Związek Pracowników Transportu, <i>Republika Czeska</i>
Jacek Cegielski	Krajowa Sekcja Morska "S", <i>Polska</i>
Robert Zlati	VSZ, <i>Węgry</i>

Wielka Brytania i Irlandia

Robert Morton	Unite the Union, <i>Wielka Brytania</i>
Steve Todd	RMT, <i>Wielka Brytania</i>
Owen Reidy	SIPTU, <i>Irlandia</i>

Hiszpania i Portugalia

Miguel Angel Cilleros	TCM-UGT, <i>Hiszpania</i>
Francisco Javier Jimenez Martin	FSC-CC.OO, <i>Hiszpania</i>
Wakat	

Rumunia, Bułgaria, Turcja

Ion Radoi	ATU, <i>Rumunia</i>
Kenan Oeztuerk	TUMTIS, <i>Turcja</i>
Mila Nikolova	FTTUB, <i>Bułgaria</i>

Łotwa, Litwa, Estonia

Igors Pavlovs	Łotewski Zw. Marynarzy Floty Handlowej (LSUMF), <i>Łotwa</i>
Juri Lember	EMSA, <i>Estonia</i>

Albania, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Czarnogóra, Słowenia, FYROMacedonia, Serbia

Predrag Brazzoduro	Związek Marynarzy Chorwacji, <i>Chorwacja</i>
Zlatko Ratej	SSSLO, <i>Słowenia</i>

Gruzja, Ukraina, Rosja

Yuri Sukhorukov	Związek Marynarzy Rosji, <i>Rosja</i>
Vadym Bubnyak	Zw.Zawodowy Kolarzy i Budowniczych Transportu, <i>Ukraina</i>

▪ **CZŁONKOWIE KOMITETU WYKONAWCZEGO Z URZĘDU**

Przewodniczący Sekcji

Śródlądowe Drogi Wodne

Nick Bramley	NAUTILUS International, <i>Szwajcaria</i>
---------------------	---

Dokerzy

Terje Samuelson	NTF, <i>Norwegia</i>
------------------------	----------------------

Rybołówstwo

Juan Manuel Trujillo	FSC-CC.OO, <i>Hiszpania</i>
-----------------------------	-----------------------------

Marynarze

Agis Tselentis	Panhelleńska Fed. Marynarzy (PNO), <i>Grecja</i>
-----------------------	--

Transport Drogowy

Roberto Parrillo	ACV-CSC Transcom, <i>Belgia</i>
-------------------------	---------------------------------

Kolejnictwo

Guy Greivelding	FNCTTFEL, <i>Luksemburg</i>
------------------------	-----------------------------

Lotnictwo Cywilne

Enrique Carmona	FSC-CC.OO, <i>Hiszpania</i>
------------------------	-----------------------------

Przewodnicząca Komitetu Kobiet

Collette Parsons	Unite the Union, <i>W. Brytania</i>
-------------------------	-------------------------------------

Współprzewodniczący Komitetu Młodzieży

Kamil Butler	Ogólnopolski Zw.Zaw. Marynarzy, <i>Polska</i>
Sara Tripodi	FILT -CGIL, <i>Włochy</i>

■ **PRZEDSTAWICIELKI KOBIEŃ W KOMITECIE WYKONAWCZYM**

Monique Verbeek	BTB, <i>Belgia</i>
Ekaterina Yordanova	FTTUB, <i>Bułgaria</i>
Katarina Mindum	Związek Zawodowy Kolejarzy, <i>Chorwacja</i>
Satu Silta	FSU, <i>Finlandia</i>
Valerie Latron	FGTE-CFDT, <i>Francja</i>
Helga Petersen	EVG, <i>Niemcy</i>
Brigitta Paas	FNV Bongenoten, <i>Holandia</i>
Vacant	

■ **PRZEDSTAWICIELE MŁODZIEŻY W KOMITECIE WYKONAWCZYM**

Pieter Mechele	ASV-CSC TRANSCOM, <i>Belgia</i>
Sara Tripodi (Współprzewodnicząca)	CISL, <i>Włochy</i>
Kamil Butler (Współprzewodniczący)	Ogólnopolski Zw.Zaw. Marynarzy, <i>Polska</i>
Libertad Alcocer	FSC- CC.OO, <i>Hiszpania</i>

REWIDENCI WEWNĘTRZNI

Silvain Papillaud*	FO-Cheminots, <i>Francja</i>
Georges Eeckhout	BTB-UBOT, <i>Belgia</i>
Marie D'hont	ACLVB, <i>Belgia</i>
Kirsti Hauge	Norweski Związek Marynarzy, <i>Norwegia</i>
Hubert Hollerich	OGB-L, <i>Luksemburg</i>



Następne wydanie **Raportu Sekretarza Generalnego**: Wiosna 2017

Wasze komentarze i wkład mile widziane!

Rue du Marche aux Herbes 105, Bte 11 B - Brussels Telefon: +32 2 285 46 60 Fax: + 32 2 280 08 17

Email: etf@etf-europe.org **Website:** www.etf-europe.org