



17 lutego 2000

PREZYDIUM OPZZ - cd.

W dniu 15 lutego 2000 roku w Warszawie obradowało Prezydium OPZZ. Poniżej drukujemy kolejne dokumenty.

STANOWISKO PREZYDIUM OPZZ

kierowane do Rządu RP

w sprawie konieczności podjęcia działań niezbędnych do powstrzymania procesu wyprowadzania polskiej floty handlowej pod tzw. tanie bandery oraz do stworzenia warunków powrotu pod polską banderę statków wcześniej "przeflagowanych"

Prezydium OPZZ wzywa Rząd RP do określenia polityki rządu dotyczącej powstrzymania wyprowadzenia polskiej floty handlowej z narodowego rejestru okrętowego pod tzw. tanie bandery, oraz do wprowadzenia instrumentów prawnych, fiskalnych, celnych i gospodarczych pozwalających polskim przedsiębiorstwom armatorskim funkcjonować na rynku międzynarodowym.

Krytyczna sytuacja finansowa, w jakiej znajdują się polscy armatorzy, powoduje, że zmuszeni są oni do przenoszenia własności statków do zależnych spółek zagranicznych, umożliwiającego im uzyskiwanie znacznych oszczędności.

Dla marynarzy oznacza to zmianę systemu zatrudnienia na kontraktowy, przerzucenie na nich kosztów zabezpieczeń socjalnych, zdrowotnych i emerytalnych. W konsekwencji bardzo prawdopodobnej upadłości przedsiębiorstw pociągnie to za sobą utratę miejsc pracy przez wielotysięczną rzeszę marynarzy.

Prezydium OPZZ wzywa Rząd RP do pilnego:

- 1) Powołania przez premiera Rządu RP, postulowanej przez Związek Armatorów Polskich i Związki Zawodowe, Komisji Wspólnej ds. żeglugi i rybołówstwa dalekomorskiego.
- 2) Wprowadzenia w życie "Programu pomocy państwa dla krajowej żeglugi morskiej" - zgodnych z wymogami i standardami Unii Europejskiej instrumentów podatkowych, celnych i prawnych umożliwiających dochodową działalność żeglugową uprawianą statkami pod narodową banderą przez narodowych armatorów. Są nimi:
 - a) stworzenie dla polskich armatorów pod polską banderą warunków działalności porównywalnych z warunkami działania większości konkurentów poprzez:
 - stworzenie granicy celnej na burcie statku tak, aby zakup statków, ich wyposażenia i zaopatrzenia nie podlegał cłom ani podatkowi VAT,
 - zastąpienie podatku dochodowego od działalności w zakresie transportu morskiego poprzez podatek tonażowy,

- dostosowanie systemu podatkowego do standardów europejskich,
 - przyjęcie przez Sejm RP przepisów, które zapobiegą podwójnemu opodatkowaniu i podwójnemu ubezpieczeniu społecznemu marynarzy, ponoszonymu przez przedsiębiorstwa armatorskie zatrudniające marynarzy poza granicami kraju,
- b) pomoc polskim armatorom przez uruchomienie środków na ratowanie i restrukturyzację krajowej żeglugi morskiej poprzez:
 - pomoc doraźną na wdrożenie programu naprawczego - jednorazowe zasilenie finansowe przez właściciela,
 - pomoc na restrukturyzację - z uwzględnieniem interesów żeglugowych państwa oraz możliwości ewentualnego włączenia przedsiębiorstw żeglugowych do tworzących się w gospodarce morskiej grup kapitałowych,
 - c) wspieranie rozwoju polskiej floty i polskich kadr morskich przez:
 - pomoc na inwestycje tonażowe,
 - pomoc na szkolenia marynarzy - granty indywidualne, pomoc ośrodkom szkoleniowym, pomoc dla armatorów w finansowaniu praktyk zawodowych,
 - refundację przez państwo kosztów związanych z wymianą polskich załóg w portach zagranicznych.

STANOWISKO PREZYDIUM OPZZ

wobec głównych problemów polskiego przemysłu budowy i remontu statków oraz portów i przystani morskich

Po wysłuchaniu opinii zainteresowanych ogólnokrajowych organizacji związkowych oraz dyskusji na posiedzeniu w dniu 15 lutego 2000 r. Prezydium OPZZ wyraża pogląd, że w czasie rozmów negocjacyjnych z Unią Europejską Rząd RP powinien kierować się m.in. następującymi wskazaniami postulowanymi przez środowisko przemysłu budowy i remontu statków:

- 1) Rząd Polski nie może wyrazić zgody na jakiegokolwiek wstępne bezwarunkowe ograniczenie lub zalimitowanie zdolności produkcyjnych i remontowych przemysłu stoczniowego wyrażające się liczbą czynnych przedsiębiorstw, urządzeń do budowy i remontu statków (doków, pochylni, podnośników itp.), wielkością zatrudnienia lub wielkością produkcji;
- 2) Nie mogą być przyjęte ustalenia uzależniające funkcjonowanie lub poziom zdolności produkcji przemysłu remontu, budowy statków od uzgodnień akcesyjnych dotyczących dziedzin gospodarki krajowej;
- 3) Dotychczas udzielona lub zagwarantowana pomoc państwa dla przedsiębiorstw przemysłu stoczniowego,

wiążąca się z ich restrukturyzacją finansową lub własnościową, będącą formą wsparcia w ich transformacji systemowej i reorientacji rynkowej, nie zostanie potraktowana równorzędnie jak pomoc udzielana przemysłom okrętowym państw Unii Europejskiej i nie stanie się podstawą do jakichkolwiek kalkulacji regulujących wielkość zdolności produkcyjnych, bądź ograniczeń w przyszłym zakresie pomocy dla polskiego przemysłu okrętowego po przyjęciu zasad obowiązujących w Unii;

- 4) Uzgodnione w trakcie negocjacji działania dla poprawy efektywności funkcjonowania polskiego przemysłu remontu i budowy statków będą upoważniały Rząd Rzeczypospolitej Polskiej do żądania udzielania mu pomocy analogicznej do zastosowanej w podobnych przypadkach w państwach Unii Europejskiej;
- 5) Poczynając od 1.01.2001 r. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej będzie upoważniony do stosowania dla przedsiębiorstw przemysłu remontu i budowy statków takich samych form pomocy, jakie będą przyjęte w Unii Europejskiej.

W związku z tym, Prezydium:

1. Zobowiązuje kierownictwo OPZZ oraz Zespół Posłów i Senatorów Związkowych do stałego uwzględniania powyższych postulatów przy wyrażaniu lub kształtowaniu opinii w sprawach dotyczących polskiego przemysłu budowy i remontu statków.
2. Zobowiązuje kierownictwo OPZZ do wystąpienia pod adresem Rządu RP z żądaniem reaktywowania prac powołanego w 1996 roku "Zespołu ds. Restrukturyzacji i Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Stocznioowego" - jako platformy dialogu społecznego administracji państwowej oraz związków zawodowych i pracodawców działających w tym sektorze.
3. Zobowiązuje Kierownictwo OPZZ do wystąpienia pod adresem Rządu RP z żądaniem stworzenia przez państwo warunków prawnych i ekonomicznych gwarantujących polskiemu armatorom opłacalność składania zamówień w polskich stoczniach na budowę nowych i remonty starych jednostek pływających.
4. Zwraca się do parlamentarzystów SLD, a szczególnie Zespołu Posłów i Senatorów Związkowych, z apelem o:
 - 1) podjęcie inicjatywy poselskiej w celu pilnej nowelizacji Ustawy z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich w zakresie:
 - zapewnienia zapisów o udziale przedstawicieli załogi w radzie nadzorczej i zarządzie spółki;
 - zaliczania okresu zatrudnienia w spółkach powstałych w wyniku restrukturyzacji portów (do czasu ich inkorporacji);
 - zmiany nazewnictwa "Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście" na Zarząd Portów Szczecin - Świnoujście;
 - rozszerzenie definicji infrastruktury portowej o obiekty i urządzenia infrastruktury hydrotechnicznej;
 - dopracowania zapisów o prawach podmiotu zarządzającego do stanowienia i pobierania opłat portowych.
 - 2) powołanie, w ramach Klubu Parlamentarnego SLD, Zespołu ds. Gospodarki Morskiej.

5. Zobowiązuje kierownictwo OPZZ do wystąpienia do premiera Rządu RP z żądaniem respektowania decyzji "Komisji Ekspertów ds. uprawnień do obniżonego wieku emerytalnego..." o rozszerzeniu wykazu rodzajów prac w warunkach szczególnych, uzasadniających ograniczenie okresu zatrudnienia przy ich wykonywaniu, w tym: pracy dokerów związanych bezpośrednio z przeładunkami w portach morskich oraz operatorów dźwignic w stoczniach i portach morskich.

APEL PREZYDIUM OPZZ

w sprawie

obchodów 50-lecia Społecznej Inspekcji Pracy

Z inicjatywy związków zawodowych, ustawą z dnia 4 lutego 1950 roku powołana została Społeczna Inspekcja Pracy - kierowana przez zakładowe organizacje związkowe instytucja pracownicza, której celem jest zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy oraz ochrona uprawnień pracowniczych, określonych w przepisach prawa pracy.

W okresie minionych 50 lat setki tysięcy społecznych inspektorów pracy konsekwentnie zmierzało do poprawy warunków pracy swoich kolegów, z determinacją zmuszając pracodawców do działań na rzecz pracowników. Wielu SIP-ów, dzięki swojemu zaangażowaniu i uporowi, a także poparciu organizacji związkowych, odniosło sukces, np. w postaci zmniejszenia się liczby zagrożeń i wypadków przy pracy czy wzrostu zainteresowania pracodawcy i pracowników przestrzeganiem przepisów prawa pracy, a zwłaszcza bhp. Również wielu SIP-owców zyskało bardzo duże zaufanie swoich załóg, czego dowodem jest wybieranie ich na tą trudną funkcję przez kilka kolejnych kadencji.

Dokonujące się w ostatnim 10-leciu radykalne zmiany sytuacji społeczno-gospodarczej, zjawisko pluralizmu związkowego, pogarszanie się warunków pracy w zakładach sprywatyzowanych i prywatnych, skierowanie wzmoczonej uwagi organizacji związkowych na problematykę obrony miejsc pracy i godziwych wynagrodzeń, wreszcie bezpardonowe ataki organizacji pracodawców prywatnych na instytucję Społecznej Inspekcji Pracy powodują, że działalność wielu SIP-owców stała się wyjątkowo trudna, wymagająca od nich szczególnej determinacji, a nawet odwagi.

Obchody 50-lecia Społecznej Inspekcji Pracy są szczególną okazją do przypomnienia pożytecznej działalności tej instytucji, uhonorowania jej działaczy, przedyskutowania na szczeblu zakładowym, branżowym i terenowym - wspólnie z innymi organizacjami związkowymi oraz pracodawcami - dotychczasowych doświadczeń, a także zastanowienia się nad przyszłością SIP w zmienionych warunkach ekonomicznych i prawnych.

Prezydium OPZZ jest przekonane o wysokiej roli Społecznej Inspekcji Pracy, jaką spełnia ona w aktualnych warunkach społeczno-gospodarczych i konieczności jej dalszego funkcjonowania.

Prezydium OPZZ składa wszystkim społecznym inspektorom pracy życzenia dalszej, przynoszącej satysfakcję działalności dla dobra pracowników.