BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 4 (50) PAŹDZIERNIK - LISTOPAD - GRUDZIEŃ 2008 ISSN 1426-1006

„Niech Wigilijna Gwiazda zabłyśnie przy stole nadzieją i miłością,
a radość Świąt Bożego Narodzenia wypełni każdy dom.
Niech Nowy Rok przyniesie mądrość i siłę, by sprostać wyzwaniom
oraz satysfakcję z kolejnych sukcesów”

SPIS TREŚCI

Od Redakcji 2
Wiadomości ze świata 3
Odebrana licencja 4
Inspektor ds. roszczeń marynarzy 5
Europejscy marynarze walczą o swoje prawa 7
Karta ETF dla marynarzy Unii Europejskiej 10
Bezpieczeństwo pracy na statku 11
Rezolucje Parlamentu Europejskiego 12
Kolejna strefa zagrożenia działaniami wojennymi 14
Wniosek KSMMiR 14
Biało - czerwona 15
Unia Europejska a Arktyka 16
Ostrzejsza kontrola przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa w UE 17
Katastrofa Rozgwiazdy 19

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

70-604 Szczecin, ul. Szarotki 8
tel. (91) 422-33-11
fax (91) 422-29-00
e-mail: szczecin@nms.org.pl
www.solidarnosc.nms.org.pl

Rękopisów nie zamówionych redakcja nie zwraca, za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Druk

Drukarnia MISIURO
Gdańsk-Brzeźno, ul. Gdańska 29
tel./fax (58) 342-89-37
342-26-18

e-mail: biuro@misiuro.pl
www.misiuro.pl

Numer zamknięto 30 listopada 2008 r

Od redakcji

Jakoś tak niepostrzeżenie zrobił się nam mały jubileusz. Oddajemy dziś do rąk Czytelników 50 numer naszego „Biuletynu Morskiego”. Jak ten czas szybko mija. To już ponad 12 lat! Jednak świętować nie będziemy. Życie nadal biegnie swoim torem.

Tak jak przewidywaliśmy, październik był gorącym miesiącem dla marynarzy. Głównym teatrem działań była tym razem Unia Europejska. Ponad 1200 marynarzy z całej Europy, z inicjatywy Europejskiej Federacji Transportowców, 14 października demonstrowało na ulicach Brukseli swoje niezadowolenie z postępującej degradacji warunków pracy i życia na morzu między innymi pod hasłami: „więcej i lepszych miejsc pracy dla unijnych marynarzy” oraz „równa płaca za równa pracę”. Nie zabrakło tam również przedstawicieli organizacji zrzeszonych w Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. Jako potwierdzenie tego przedstawiamy na ostatniej stronie okładki dwa zdjęcia wykonane przez kolegów uczestniczących w demonstracji.

Demonstrujący wręczyli Wiceprzewodniczącemu Komisji Europejskiej postulaty zawarte w opracowanym przez ETF dokumencie: „Karta ETF dla marynarzy UE”. Postulaty te były osią dyskusji na seminarium, które odbyło się w Parlamencie Europejskim dwa dni później. Piszemy o tym w artykule „Europejscy marynarze walczą o swoje prawa”. Drukujemy również pełny tekst „Karty ETF”.

Również w październiku, Parlament Europejski na jednym ze swych posiedzeń przyjął rezolucję, której treść wspiera nasze działania przeciw dającej się zauważyć tendencji do stawiania prawa do swobody działalności gospodarczej nad prawami pracowniczymi. Cieszymy się, że do wspólnych działań związków zawodowych i organizacji ruchów społecznych w walce z rozprzestrzeniającą się we współczesnym świecie ideologią neoliberalizmu dołącza również Parlament Europejski. Więcej o rezolucji piszemy w artykule „Rezolucje Parlamentu Europejskiego”.

Innym tematem budzącym powszechne zainteresowanie, szczególnie środowisk morskich, są wzmożone ostatnio ataki pirackie (czy raczej terrorystyczne) na statki, głównie w rejonie Zatoki Adeńskiej u wybrzeży Somalii. O samych atakach i reakcji całego świata na te akty bezprawia piszemy w kilku artykułach i notatkach w tym numerze „Biuletynu”. Również Parlament Europejski zajął w tej sprawie stanowisko w jednej ze swych październikowych rezolucji, o czym również piszemy w artykule o rezolucjach PE.

Zachęcamy również do zapoznania się z refleksjami ze swojej działalności Kpt. ż.w. Andrzeja Jaśkiewicza, który w naszej Sekcji pełni funkcję Inspektora ds. roszczeń marynarzy.

Poza tym w „Biuletynie” można jak zwykle znaleźć informacje ze świata oraz krótkie notatki na różne tematy. Zachęcamy do lektury.

Jak zapewne Czytelnicy zauważyli, większość materiałów zamieszczonych w tym wydaniu „Biuletynu Morskiego” dotyczy spraw dziejących się w Unii Europejskiej. Jak przyjrzymy się bliżej tym sprawom zauważymy jednak , że są one niekiedy bardzo ściśle związane z problemami, z którymi borykamy się na co dzień na własnym, krajowym podwórku. Trudno nie zgodzić się z tym, że działalność firm typu „skrzynka pocztowa”, wykorzystywanie luk lub trudności interpretacyjnych przepisów prawnych zarówno krajowych jak i międzynarodowych przeciwko marynarzom, lekceważenie podstawowych praw pracowniczych czy zagrożenia atakami piractwa bardzo często dotyczą polskich marynarzy i polskich armatorów.

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku wszystkim marynarzom, rybakom i ich rodzinom, wszystkim współpracownikom, wszystkim sympatykom i krytykom życzymy, aby dotychczasowe sukcesy trwały i mnożyły się a porażki odeszły w niepamięć.

Wesołych Świąt i Szczęśliwego Nowego Roku

Redakcja „Biuletynu Morskiego”

Żegnaj kolego

Adam Bibrzycki urodził się 09 października 1943 roku w Gdyni. Całe swoje dorosłe życie związał z ratownictwem morskim bo już jako 19-letni młodzieniec pracował w PRO.

Poznałem Adama pracując na dźwigach „Krab” i „Rak”, był tam oficerem elektrykiem. Później pełnił służbę na statkach ratowniczych jako starszy mechanik.

Adam był bardzo przyjacielski, lubił ludzi. Nie pamiętam aby kiedykolwiek był z kimś z załogi skonfliktowany. A koledzy ze statków rewanżowali się mu tym samym.

Pięć lat temu, na „Czesławie”, żegnaliśmy Go odchodzącego na emeryturę.

Od tamtej pory widywaliśmy się z nim na spotkaniach „Solidarności”, której był członkiem od początku. Jak zawsze towarzyski, uśmiechnięty ale, niestety, Adam chorował…

Zmarł 18 września 2008 roku, w wieku 65 lat…

Marian Kumiszcza

Wiadomości ze świata

KONFERENCJA SEKCJI RYBACKIEJ ITF

Ponad 50 przedstawicieli związków afiliowanych w ITF zrzeszających rybaków spotkało się w Pusan (Korea Pd.) w dniach 8 - 9 października 2008 r. na Konferencji Sekcji Rybackiej ITF. Konferencja Sekcji jest - zgodnie ze statutem ITF - jej najwyższą władzą i odbywa się każdorazowo podczas Kongresu ITF oraz raz między kongresami.

(foto - www.itf.org.uk)

Uczestnicy Konferencji skupili się głównie na wprowadzaniu w życie krajowych przepisów prawa pracy oraz konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy. Szczególnie zastanawiano się nad narzędziami umożliwiającymi ratyfikację i wprowadzenie w życie konwencji nr 188, dotyczącej pracy w rybołówstwie, która została przyjęta w celu poprawy warunków pracy zarówno mężczyzn, jak i kobiet pracujących w sektorze rybołówstwa na całym świecie. Uzgodniono również kolejne działania w celu wyeliminowania nielegalnego, nierejestrowanego i nieuregulowanego rybołówstwa, które jest odpowiedzialne za jedne z najgorszych przykładów łamania praw ludzkich i praw pracy w sektorze. Uznano również konieczność skupienia wysiłków na kampanii na rzecz organizowania się pracujących w tym sektorze.

Ponadto delegaci przyjęli model układu zbiorowego, mającego na celu zabezpieczenie godnych warunków pracy i życia dla rybaków. Rosen Karavatchev z Sekcji Rybackiej ITF wyjaśniał: *„Model układu zawiera minimalne standardy określone w Konwencji MOP o pracy w rybołówstwie i ukierunkowany jest na zabezpieczenie minimalnych warunków dla wszystkich statków rybackich, włączając w to również statki rybackie pod tanimi banderami. Pomoże on afiliantom z krajów rozwijających się podczas negocjacji układów zbiorowych w imieniu swych członków.”*

Konferencja była poprzedzona spotkaniem zorganizowanym przez ITF Regionu Azji i Pacyfiku w dniach 6 - 7 października 2008 r. na temat planowania działań w obszarze globalnego organizowania się. Uczestnicy spotkania zapoznali się z planem organizowania rybaków z Filipin, Tajlandii i Indonezji. Trzyletni plan skierowany do pracowników sektora rybołówstwa w Południowo - Wschodniej Azji jest już gotowy i - jak poinformowano uczestników - w przyszłym roku będzie mógł być rozszerzony na całą Południową Azję.

(hs)

ODBUDOWA AUSTRALIJSKIEGO SEKTORA ŻEGLUGOWEGO

Australijski związek zawodowy zrzeszający pracowników morza (Maritime Union of Australia) z zadowoleniem wita raport sporządzony przez rząd federalny, który rozpoczyna odbudowę australijskiego przemysłu żeglugowego.

Zdaniem związkowców zarówno raport dotyczący polityki żeglugi przybrzeżnej, jak i rozporządzenie przedstawione parlamentowi 20 października 2008, stwarzają solidną podstawę do odnowienia walczącego z trudnościami australijskiego sektora żeglugowego.

Raport zaleca działania w pięciu kluczowych obszarach. Są to: reforma legislacyjna; wzmocnienie przepisów dotyczących zagranicznych statków operujących w australijskiej strefie przybrzeżnej; nowy system podatkowy, zachęcający do inwestowania w australijskie statki; kroki zmierzające do wyeliminowania braku inwestycji w szkolenie i edukację oraz stworzenie narodowego planu rozwoju infrastruktury portowej.

Związek uważa, że umiejętne wprowadzenie w życie tej polityki oraz nowych przepisów proponowanych w raporcie stworzy podstawy do tego, aby Australia stała się regionalnym centrum działalności morskiej i szkolenia dla całego regionu Azji i Pacyfiku. Wzywa zatem wszystkie sektory australijskiego przemysłu żeglugowego do odegrania aktywnej roli w zapewnieniu, że rząd będzie realizował w jak najszerszym stopniu zalecenia raportu.

Narzuca się gorzkie pytanie: ***„Kiedy polskie związki zawodowe zrzeszające pracowników morza będą mogły również z zadowoleniem odnotować fakt opublikowania przez rząd Rzeczypospolitej Polskiej podobnego planu odbudowy polskiego sektora morskiego?”***

(hs)

STATYSTYKA „POROZUMIENIA PARYSKIEGO”

Porozumienie Paryskie jest to umowa administracyjna 27 krajów europejskich oraz Kanady, na podstawie której władze morskie (zwane potocznie Port State Control) wymuszają na armatorach stosowanie się do międzyna-

rodowych konwencji, przepisów i regulacji związanych z bezpieczeństwem statku, jego stanem technicznym, jak i warunkami socjalno-mieszkaniowymi załóg. Pokusiliśmy się o krótkie podsumowanie ostatnich zatrzymań statków, pod względem podnoszonych bander, w portach objętych powyższym porozumieniem. Na podstawie danych z 3 miesięcy (czerwiec, lipiec, sierpień 2008), które zostały już opublikowane, zatrzymania według bandery przedstawiały się następująco: Panama - 61, Malta - 24, Kambodża - 16, Antigua i Barbudy - 15, ST.Vincent - 14, Cypr - 10, Gruzja i Sierra Leone po 9, i Liberia - 8. Trafił się też jeden, 41 letni statek pod polską banderą, uprawiający żeglugę kabotażową o nazwie „Tanais”, który został zatrzymany w niemieckim porcie.

(tl)

WSPÓŁPRACA ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH Z RUCHAMI SPOŁECZNYMI

Z inicjatywy ITF oraz jej norweskiego afilianta „Fagforbundet” w dniach 17 i 18 października 2008 odbyło się w Oslo spotkanie związków zawodowych z organizacjami ruchów społecznych.

Dyskutanci skupiali się głównie na marginalizacji siły roboczej oraz na procesie globalizacji produkcji, czyli dwóch kluczowych wyzwaniach, jakim muszą sprostać współczesne związki zawodowe. Jednocześnie członkowstwo w związkach zawodowych w wielu krajach maleje. Uczestnicy omawiali przykłady, jak można temu zaradzić, od strategicznych kampanii organizowanych w Stanach Zjednoczonych, do osiągnięć ruchu społecznego w Norwegii, włączającego współpracę ze związkami zawodowymi i innymi organizacjami pozarządowymi w działania na rzecz opieki państwa.

Zebrani stwierdzili, że związki zawodowe i ruchy społeczne mogłyby współpracować w tworzeniu kolejnych takich przykładów i przedstawianiu realnych wyzwań polityce neoliberalizmu, jeśli byłyby w stanie zaakceptować swoją różnorodność i wykorzystać wzajemnie swoje doświadczenia i umiejętności.

(hs)

Odebrana licencja

„Romarine” ze Świnoujścia, biuro pośrednictwa pracy dla marynarzy, w ostatnich miesiącach zostało pozbawione licencji na wykonywanie swojej działalności. Pierwszy kontakt Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” z tą firmą miał miejsce około 1,5 roku wcześniej. Wtedy to trafił w nasze ręce pierwszy kontrakt i umowa o pośrednictwo pracy. Rzadko spotykaliśmy się wcześniej z taką ilością niezgodności i poświadczeń nieprawdy co tutaj. W tamtym czasie OMK nawiązało także kontakt z Okręgową Inspekcją Pracy w Szczecinie, co było świetną okazją na wskazanie problemów, z jakimi borykają się często polscy marynarze. Szukaliśmy kolejnych umów i kontraktów wśród członków OMK, aby poznać szerzej skalę nieuczciwości tej firmy. Porównywaliśmy kolejne umowy, polskie z angielskimi, wypisywaliśmy nasze zastrzeżenia.

Wkrótce, po pierwszej inspekcji przeprowadzonej przez PIP w „Romarine”, do Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego trafił wniosek zawierający raport niezgodności wraz z propozycją odebrania licencji na świadczenie usług. Po zapewnieniu przez firmę „Romarine”, iż naprawi wszystkie „niedociągnięcia”, Urząd Marszałkowski wyraził zgodę na kontynuowanie działalności.

Niestety po kilku miesiącach trafili do nas koljeni marynarze, przedstawiając nam swoje umowy i kontrakty. Byliśmy zmuszeni do powtórnego kontaktu z PIP. Wyniki drugiej inspekcji także potwierdziły nasze zastrzeżenia. Ponownie został skierowany wniosek do Urzędu Marszałkowskiego i tym razem podjęto decyzję o cofnięciu zezwolenia na prowadzenie pośrednictwa pracy dla obywateli polskich za granicą.

W ostatnich latach powstały dziesiątki nowych firm pośredniczących w pracy dla marynarzy. Są to podmioty bardzo pomocne przy poszukiwaniu pracy na statkach. OMK NSZZ „Solidarność” nie ma nic przeciwko temu, wręcz przeciwnie, jeżeli pojawiają się nowe oferty, przyjmujemy to pozytywnie. Nie zgadzamy się jednak z grą poza regułami fair-play. Jeżeli ktoś gra nieczysto, to otrzymuje ostrzeżenie, później żółtą kartkę, ale po czerwonej trzeba zejść z boiska.

Na zakończenie pragniemy wyrazić wdzięczność dla inspektorów Okręgowej Inspekcji Pracy w Szczecinie za fachową i owocną współpracę na rzecz polskich marynarzy.

T. Listewnik

(foto - M. Kumiszcza)

Inspektor ds. roszczeń marynarzy

Praca marynarzy, jak każda działalność człowieka w grupie, wiąże się nierozerwalnie z możliwością powstawania konfliktów. Podczas trwania stosunku pracy, czy jakiejkolwiek innej umowy, nie zawsze stosunki pracodawcy i wykonującego pracę układają się „jak po maśle”. Efektem powstających konfliktów są najczęściej roszczenia pracowników w stosunku do pracodawcy.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zatrudnia specjalnego Inspektora, którego głównym zadaniem jest pomoc marynarzom w sporach z armatorami (pracodawcami).

Nie wszyscy członkowie naszego Związku zrzeszeni w Sekcji wiedzą, na czym polega praca Inspektora i jakie są jej efekty.

Poprosiliśmy Kpt. ż.w. Andrzeja Jaśkiewicza, który w naszej Sekcji pełni funkcję Inspektora ds. roszczeń marynarzy, o przybliżenie nam jego działalności.

Poniżej przedstawiamy przesłane przez niego refleksje.

(red)

Panie Inspektorze, po 8-letnim sprawowaniu obowiązków Inspektora ITF, od 5-ciu już lat zajmuje się Pan marynarskimi roszczeniami. Proszę przybliżyć Czytelnikom zakres Pana działalności.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, będąc afiliantem ITF, posiada z tego tytułu prawo zawierania Układów Zbiorowych Pracy z armatorami polskimi, a w niektórych przypadkach również z obcymi. Jako strona tychże Układów KSM przyjmuje na siebie szereg obowiązków, a przede wszystkim:

- kontrolę przestrzegania zawartych w nich zapisów,
- odpowiednie reagowanie w przypadku naruszenia zapisów Układu przez drugą (armatorską) stronę.

Właśnie w tej drugiej grupie obowiązków, jako pracownik KSM, staram się wykonywać moją pracę jak najlepiej. W szczególności zajmuję się roszczeniami (skargami) marynarzy, którzy są lub byli zatrudnieni na statkach tanich bander (FOC), własności polskich armatorów i obcych.

Ponadto, na podstawie specjalnego porozumienia ze związkami niemieckimi VERDI, taką samą pomocą służę polskim marynarzom zatrudnionym przez armatorów niemieckich na statkach tanich bander, gdzie stroną Układów Zbiorowych Pracy jest ten niemiecki związek.

Czy można bardziej szczegółowo określić zakres tej działalności?

Oczywiście. Pozwolę je sobie wymienić w hierarchii ważności:

- Pomoc marynarzom i/lub ich rodzinom w uzyskaniu pełnych, zgodnych z Układem Zbiorowym Pracy, odszkodowań za skutki wypadków, w tym również niestety śmierci marynarza.
- Pomoc marynarzom w uzyskaniu chorobowego w trakcie leczenia po wypadku, jak również przy zwykłej chorobie.
- Pomoc w uzyskaniu zaległych wynagrodzeń.
- Udzielanie marynarzom porad dotyczących interpretacji i egzekwowania zasad Układu Zbiorowego Pracy.

Porady takie udzielane są bezpośrednio w biurze Sekcji, a także telefonicznie po identyfikacji osoby zainteresowanej. Ponadto, w szczególnych przypadkach i w miarę moich możliwości, pomagam także marynarzom nie objętym wyżej wspomnianymi Układami, ale będącym członkami związku „Solidarność”.

Czy nasi Czytelnicy mogliby poznać jakieś wymierne efekty Pana pracy?

Tak, ale najpierw muszę przeprosić Czytelników za granice, w których ze względów prawnych, społecznych, czy też obyczajowych muszę się utrzymać. Pragnę też poinformować o tym, że jako pracownik KSM zobowiązany jestem składać moim przełożonym szczegółowe okresowe sprawozdania. Tak też, w odstępach mniej więcej półrocznych, czynię. Pozwolę więc sobie oprzeć się na tych sprawozdaniach, uwzględniając tylko trzy wskaźniki:

Liczba interwencji:	40
Liczba udzielonych porad:	368
Kwota odzyskanych (z różnego tytułu) należności:	1.431.000,00 USD

Muszę tu oświadczyć, że dla mnie nie są to zatrważające wskaźniki. Przy liczbie statków, których załogi w ten sposób zabezpieczamy, są one w normie. Mam jednak obawy, że rzeczywistość jest znacznie gorsza.

Czy mógłby nam Pan przybliżyć te swoje obawy?

Oczywiście, po prostu obawiam się, że nie wszystkie skargi (zażalenia) do mnie wpływają.

Co może być tego przyczyną?

Niestety brak odpowiedniej świadomości i wiedzy wśród marynarzy o przysługujących im prawach. Staramy się temu zaradzić propagując gdzie można zakres naszej działalności jako strony Układów Zbiorowych, m.in. w tym „Biuletynie”. Liczymy, że w tym zakresie sytuacja będzie się stopniowo poprawiać. My jako Organizacja Związkowa, a i ja osobiście, służymy naszym członkom, a także wszystkim marynarzom wszelką informacją, radą i pomocą.

Są jeszcze jednak, jak mniemam, inne znacznie groźniejsze przyczyny uzasadniające moje obawy.

Co ma Pan na myśli?

Jest to mianowicie szantaż ze strony armatora (pracodawcy) polegający na groźbie odmowy dalszego lub

ponownego zatrudnienia, a nawet groźbie wciągnięcia na tak zwaną Czarną Listę (Black List), rozpowszechnianą później wśród innych armatorów. To zjawisko dzięki zdecydowanym działaniom ITF szczęśliwie zanika. Nie dotyczyło i nie dotyczy ono polskich armatorów (pracodawców).

Na naszym podwórku mamy za to inne, może nie tak drastyczne, ale w moim przekonaniu nieco podobne i również szkodliwe dla marynarzy zjawisko, które budzi moje poważne obawy.

Otóż, jak wiadomo, w skład Krajowej Sekcji Morskiej wchodzi kilka Międzyzakładowych (przy armatorskich) organizacji związkowych „Solidarność'. Oczywistym jest, że zgodnie ze Statutem naszego związku mają one swoją określoną autonomię, Jednakże KSM, będąc strukturą branżową, koordynuje całą zewnętrzną działalność branży.

W naszym szczególnym przypadku jest to działalność na arenie międzynarodowej, a przede wszystkim w ITF i ETF. Stąd właśnie upoważnienie ze strony ITF do zawierania Układów Zbiorowych Pracy dla marynarzy, a tym samym do odpowiedzialności za nie.

Niestety władze niektórych z tych organizacji międzyzakładowych, być może bezwiednie (z braku odpowiedniej wiedzy i rozeznania), przejmują lub starają się przejąć, ze względów ambicjonalnych, obowiązki KSM na swoim terenie. Mało, że nie ma to żadnych podstaw prawnych dla armatora, to jeszcze prowadzi do swoistego od tegoż armatora uzależnienia, a mianowicie do pewnego rodzaju komitywy między tymi dwoma stronami i w konsekwencji jest niekorzystne dla szeregowych członków związku, a konkretnie marynarzy.

Postaram się tę moją tezę udowodnić na przykładzie jednej z naszych organizacji międzyzakładowych, niestety dość liczebnej, a tym samym przynoszącej więcej szkód.

I tak oto:

- Marynarz wypadł za burtę i przebywał w wodzie 22 godziny. Szczęśliwie uratowany przez przypadkowo przepływający jacht. Komisja powypadkowa armatora, w której 3-osobowym składzie jest przedstawiciel związku działającego przy armatorze, jednomyślnie i ochoczo stwierdziła, że to była próba samobójcza. Na tej podstawie, mimo trwałej niezdolności marynarza do dalszej pracy na morzu, armator odmawia jakiegokolwiek odszkodowania. Poszkodowany marynarz (w asyście małżonki) zwraca się ze skargą do KSM. Kierujemy sprawę na drogę postępowania sądowego. Rezultat? Pełne odszkodowanie.
- Oto z publicznej wypowiedzi szefa tejże organizacji dowiadujemy się, że bez niczyjej pomocy sami załatwili dwa wypadki śmierci na statkach swojego armatora. Ale czy aby na pewno dobrze? Czy ta właśnie komitywa, o której wyżej wspomniałem, nie przesłoniła im oczu w ocenie ewentualnej winy armatora za te wypadki? Czy rodziny otrzymały właściwe odszkodowania? Czy nie należało może skierować sprawy do sądu? Zwróciłem się pisemnie do MK o dostarczenie mi materiałów dotyczących tych wypadków w celu ich analizy. Do dzisiaj żadnej odpowiedzi nie otrzymałem. Rodziny też się ze mną nie skontaktowały. A szkoda.
- Marynarz ze statku „ KALIOPE" ulega ciężkiemu wypadkowi na statku, powodującemu trwałą niezdolność do pracy na morzu. Armator doszukuje się przyczyn formalnych do niewypłacenia odszkodowania. Marynarz zwraca się do swojego macierzystego związku. Związek nie jest w stanie nic załatwić, bo prawnicy armatora są bardzo przekonywujący. Bo może komitywa? Wreszcie zwraca się do KSM. Rezultat? Po dwóch latach walki otrzymuje pełne odszkodowanie.

Powyższe przykłady są tylko wybranymi z większej ich liczby. Bardzo często spotykam się z przypadkami, kiedy marynarz przychodzi do mnie i mówi tak: „Ja tylko po poradę, nie po interwencję. Proszę zachować moje nazwisko tylko dla siebie." Ze skargą przychodzą najczęściej marynarze w przedemerytalnym wieku ochronnym lub tacy, którzy wiedzą, że już do armatora nie wrócą.

Skupił się Pan w swoim wywodzie na przykładzie jednej organizacji. Dlaczego?

Bo właśnie w tej dość licznej organizacji widzę najwięcej zjawisk patologicznych i na tym przykładzie najpełniej mogłem wyrazić swoje obawy.

Jak takim zjawiskom zaradzić?

Przede wszystkim sprawa powinna być jasno uregulowana w ramach branży, czyli w KSM, tak aby zapobiec dyletanctwu, przejawom nadmiernych ambicji, tak aby sprawy ludzkie były w rękach ludzi, którzy się na tym znają, mają w sprawach doświadczenie, i chyba najważniejsze, aby byli całkowicie niezależni od armatora.

Po drugie, marynarze poza znajomością swoich obowiązków, powinni nieco głębiej skupić się na znajomości swoich praw i mieć wystarczająco dużo odwagi, aby ich dochodzić.

Często mówią marynarzom, że przynależność do związku zawodowego jest swoistą polisą ubezpieczeniową. Marynarzom zatrudnionym na kontraktach zarekomendowałbym Organizację Marynarzy Kontraktowych „S". Adres i kontakty na stronie adresowej naszego „Biuletynu".

I na zakończenie?

Chciałbym życzyć Wszystkim, aby nie musieli korzystać z mojej pomocy. Zapewniam jednak, że jestem zawsze do usług.

Kpt.ż.w. Andrzej Jaśkiewicz

P.S. To co napisałem ma formę wywiadu z samym sobą. Dlaczego? Było mi po prostu łatwiej taki tekst napisać, a Czytelnicy, mam nadzieję, nie obrażą się.

Europejscy marynarze walczą o swoje prawa

Ponad 1200 marynarzy z całej Europy 14 października 2008 wyszło na ulice Brukseli. Celem demonstracji było zwrócenie uwagi, szczególnie decydentom i twórcom unijnego prawa, na konieczność działań w kierunku zwiększania liczby miejsc pracy oraz poprawy warunków zatrudnienia dla unijnych marynarzy na statkach państw UE. Demonstracja ta była częścią prowadzonej od dłuższego czasu przez Europejską Federację Transportowców (ETF) i związki w niej afiliowane kampanii na rzecz fundamentalnej zmiany warunków zatrudnienia dla wszystkich pracujących w morskim sektorze Unii Europejskiej.

Finał demonstracji miał miejsce przed siedzibą Komisji Europejskiej, gdzie z demonstrantami spotkał się wiceprzewodniczący Komisji i jednocześnie komisarz odpowiedzialny za transport - Antonio Tajani. Wręczono mu dokument, zawierający nasze postulaty, zatytułowany „Karta ETF dla marynarzy Unii Europejskiej”. Pełny tekst tego dokumentu drukujemy w tym wydaniu „Biuletynu Morskiego”.

Termin demonstracji był wybrany nieprzypadkowo. Dzięki wspomnianej już kampanii ETF i lobbowaniu w Parlamencie Europejskim w dniu 16 października 2008 odbyło się publiczne seminarium z udziałem grupy polityków UE wysokiego szczebla, aby przedyskutować wzmocnienie wymiaru społecznego unijnej polityki morskiej i promować powstanie większej ilości i lepszych miejsc pracy na morzu. Spotkaniu, które odbywało się pod auspicjami Partii Europejskich Socjalistów, przewodniczyli posłowie Gilles Savary i Emanuel Jardim Fernandes. W delegacji ETF znalazł się również nasz kolega Jacek Cegielski.

EUROPEJSCY MARYNARZE GATUNKIEM ZAGROŻONYM

Powyższym sarkastycznym stwierdzeniem można by najkrócej skomentować przebieg i wnioski ze spotkania.

Rdzeniem, wokół którego toczyła się debata, była konieczność zwiększenia możliwości zatrudnienia unijnych marynarzy i rozwijania kariery morskiej. Politycy stwierdzili, że postępujący spadek morskiego unijnego „know how” oraz degradacja warunków pracy na morzu wymaga pilnej odpowiedzi i natychmiastowych działań. Twórcy prawa powinni już pracować nad stworzeniem warunków dla uczciwszej konkurencji i poprawy praw socjalnych dla pracujących na morzu. Przewodniczący Komitetu Dialogu Społecznego w sektorze transportu morskiego, Thomas Abrahamsson, stwierdził, że w ciągu ostatnich dwudziestu latach stracono ponad 100 000 miejsc pracy.

Duże poruszenie wśród parlamentarzystów wywołało wystąpienie profesora Denisa Gregory, który zwrócił między innymi uwagę na fakt, że korzystanie z tanich bander w UE w ostatniej dekadzie wzrosło w niebywałym stopniu. Następnie przedstawił wiele przypadków eksploatacji marynarzy, które w całej UE stają są już codziennością. Ostrzegał również, że na wodach UE rośnie dumping socjalny, a perspektywy pracy w sektorze morskim okazują się bardzo złe w porównaniu z innymi sektorami.

Przedstawiciele ETF z kolei potępiali nieuczciwe praktyki kompanii żeglugowych, które konkurują między sobą raczej płacami niż jakością usług oraz wezwali do stworzenia dodatkowych prawnych regulacji w celu ochrony zatrudnienia i polepszenia prawa pracy na statkach. Wyrazili również zadowolenie z deklaracji Komisji Europejskiej, że istnieje możliwość poprawy europejskiej legislacji, zarówno w postaci wprowadzania w życie międzynarodowych konwencji, jak i przez własne inicjatywy na szczeblu UE, których celem będzie rozwiązywanie problemów w skali regionu. W tym samym duchu wypowiadał się Jani Appave, specjalista od spraw transportu morskiego w MOP, który stwierdził, że minimalne standardy MOP powinny być traktowane raczej jako fundament, na którym można budować poprawę warunków pracy, a nie jako sposób na okrajanie praw socjalnych do poziomu najmniejszego wspólnego mianownika. Ciekawe, że argument podnoszony przez ECSA (Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej), iż sektor jest już „przeregulowany”, jest rażąco sprzeczny z punktem widzenia reprezentowanym przez Komisję Europejską. Dodatkowo Komisja w pełni popiera silny sprzeciw ETF wobec twierdzenia armatorów, że nie ma już miejsca na protekcjonistyczne narzędzia, które mogłyby utrudniać konkurencję. ETF ubolewa nad brakiem woli na szczeblu instytucjonalnym do ponownego przyjęcia tak zwanej „Dyrektywy o obsadzie załogowej” (Manning Directive). Philippe Burghelle-Vernet z Komisji Europejskiej - DG TREN (dyrektoriat generalny ds. transportu i energii) potwierdził, że w dalszym ciągu w Radzie Unii Europejskiej istnieje silna opozycja mniejszości przeciw projektowi tej dyrektywy i jest mało prawdopodobne, że Komisja powróci do dyskusji nad tą propozycją legislacyjną. Zdaniem Komisji jedynym rozwiązaniem problemu może być wykorzystanie ram instytucjonalnego dialogu społecznego. Natomiast ETF jest zdania, że dopóki armatorzy nie pokażą chęci zmiany swego nastawienia w tej sprawie, nie ma szans na przełamanie impasu w negocjacjach. W innych sprawach wygląda na to, że „piłka jest na boisku” armatorów.

Jeśli chodzi o włączenie marynarzy w zakres działania dyrektyw dotyczących pracy i spraw socjalnych, z których

są oni dotychczas wyłączeni, to nic się nie zmienia. Podczas gdy partnerzy społeczni w sektorze rybołówstwa potrafili uzgodnić wspólną odpowiedź na pierwszy etap konsultacji rozpoczętej przez Komisję w ubiegłym roku, armatorzy żeglugowi „zamknęli drzwi” przed jakimkolwiek kompromisem z ETF w tej sprawie. „Jest godne ubolewania” - powiedział Thomas Abrahamsson - „że możliwości mechanizmu dialogu społecznego nie są w pełni wykorzystane” i wezwał pracodawców do zaangażowania się w bardziej efektywne rozmowy z ETF, aby dwustronny dialog przyniósł rezultaty, których aktualnie brak. ETF potwierdza swoją wolę znalezienia wspólnej platformy z europejskimi armatorami żeglugowymi w próbie przyznania prawa do jednakowego traktowania pracowników zarówno na morzu, jak i na lądzie.

Jeśli chodzi o substandardową żeglugę na wodach Unii Europejskiej, Komisja przyznaje, że jest już najwyższy czas na przedsięwzięcie serii działań, których celem będzie wykorzenienie takich praktyk z wód unijnych. ETF z zadowoleniem przyjmuje deklarację posła Savary, że grupa socjalistów będzie dopingować Komisję Europejską, a szczególnie DG EMPL (dyrektoriat generalny ds. zatrudnienia, spraw socjalnych i równego traktowania) do przyjęcia pakietu socjalnego dla transportu morskiego.

Podczas poruszania w dyskusji tematu wytycznych w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, ETF zwrócił uwagę na ich nadużywanie, a szczególnie dotyczy to braku rzeczywistych powiązań między podatkiem tonażowym a zatrudnianiem unijnych marynarzy. Sytuacja, dzięki której armatorzy korzystają z zachęt podatkowych bez względu na to, czy zatrudniają marynarzy unijnych, czy spoza UE, musi ulec zmianie. Biorąc pod uwagę, że fenomen ten narasta, szczególnie w Niemczech, Komisja zobowiązała się przeanalizować tę sprawę nawet przed 2011 rokiem, kiedy to przewidziano rewizję dotychczas obowiązujących wytycznych.

Przedyskutowano również powiązanie transportu morskiego z szerszym kontekstem. „W jakiej Europie chcemy żyć” - pytał poseł Jan Kremer z komisji zatrudnienia PE - „Mamy wybór między modelem Europy Socjalnej a Europą z nieuregulowanym rynkiem”. Większość uczestników zgodziła się, że ostatni kryzys finansowy dał kolejne dowody, iż aktualny model konkurencji nakierowany na zysk ma swoje ograniczenia i rynek musi być regulowany, aby uniknąć „wyścigu” na dno.

Kolejnym centralnym tematem debaty było stwierdzenie konieczności zachęcania większej liczby młodych ludzi do rozpoczęcia morskiej kariery. „Muszą oni wiedzieć, że istnieje praca na europejskich statkach” - powiedział Alain Moussat, szef biura pracy w francuskim ministerstwie. Kampania na rzecz wzrostu świadomości w tym konkretnym obszarze powinna być kierowana do młodych ludzi w szkołach. Jednocześnie tylko poprzez perspektywy ścieżki realnej kariery, połączonej z atrakcyjnym wynagrodzeniem ambicji i zdolności, można namówić młodych ludzi do pracy na morzu. Skuteczne wzmocnienie regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa może również odegrać wielką rolę w poprawie obrazu sektora w świadomości publicznej, a tym samym zwiększyć jego atrakcyjność dla pracowników. Elementy te były również podnoszone przez dyrektora ds. bezpieczeństwa morskiego w MOP, który uznał wspólne wytyczne opracowane przez IMO i MOP w sprawie uczciwego traktowania marynarzy za najlepsze zasady, którym powinni się przyjrzeć z zainteresowaniem i uwagą wszyscy decydenci w sektorze.

(foto - archiwum)

Na zakończenie Komisarz ds. Transportu, Antonio Tajani, poinformował, że z zadowoleniem i wielkim zainteresowaniem zapoznał się z „Kartą ETF dla unijnych marynarzy”, którą on i jego biuro otrzymali podczas demonstracji w dniu 14 października 2008. Poinformował również, że zostanie przez Komisję przeprowadzona otwarta debata w celu zastanowienia się nad przyszłą polityką, która umożliwi przekształcenie postulatów ETF w rzeczywistość. Omawiając poszczególne elementy Karty obiecał sprawdzenie ewentualnych naruszeń postanowień wytycznych w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego i obiecał współpracę dyrektoriatu generalnego ds. zatrudnienia Komisji Europejskiej w sprawach dyskryminacji unijnych marynarzy ze względu na narodowość czy miejsce zamieszkania. Podzielił również troskę Sekretarza generalnego ETF, Eduardo Chagasa, który przedstawiał fakty dyskryminacji stosowanej wobec pracowników UE, którzy są wynagradzani na podstawie „kraju pochodzenia”, co narusza jedną z podstawowych zasad wyrażonych w Traktacie ustanawiającym Unię Europejską, a mianowicie: „taka sama płaca za taką samą pracę”. Słowa Komisarza są w pełni zgodne z punktem widzenia ETF dotyczącym również zależności kosztów życia, które powinny być oparte raczej na kryteriach kraju „gospodarza”, w którym wykonywana jest praca, niż - jak to twierdzą armatorzy - na kosztach w kraju pochodzenia. „Europejski model socjalny powinien być przykładem dla krajów trzecich” - powiedział - „zamiast importować nieuczciwe praktyki, powinniśmy raczej eksportować nasz system poza granice UE”. Kończąc powrócił

do propozycji ETF utworzenia grupy do zadań specjalnych („task force”), w skład której wchodziliby przedstawiciele unijnych instytucji, a która miałaby za zadanie zbadanie i zaproponowanie, jak można by poprawić zarówno warunki pracy marynarzy, jak i również konkurencyjność unijnego sektora morskiego.

A CO U NAS?

„A u nas jest jak jest” - jak śpiewa piosenkarz. O kampanii ETF o większą ilość i lepszych miejsc pracy dla marynarzy unijnych oraz o debacie w Parlamencie Europejskim informowaliśmy wszystkich, ponad pięćdziesięciu, polskich posłów z prośbą o zainteresowanie się problemem i wsparcie naszych postulatów. Odpowiedzi, głównie grzecznościowe, można by policzyć na palcach jednej ręki. Podczas opisywanej debaty zauważyliśmy tylko jednego polskiego euro-posła.

Dyskusją w Brukseli, poza związkami zawodowymi, byli zainteresowani posłowie Parlamentu Europejskiego, Komisja Europejska, organizacje międzynarodowe (np. MOP), a nawet rządy niektórych unijnych państw, ale nikt z Polski.

Głównym wnioskiem ze spotkania jest stwierdzenie, że istnieje pilna konieczność zmian, przede wszystkim prawa, które umożliwiłoby realne działania zmieniające bardzo złe obecnie warunki socjalne w żegludze. Budująca jest zgodność związków zawodowych, Komisji Europejskiej i posłów do Parlamentu Europejskiego zarówno co do zakresu problemów i koniecznych działań, jak i sposobów osiągania pozytywnych rozwiązań.

W Polsce od kilku miesięcy pracuje intensywnie grupa robocza, tworząc krok po kroku nową ustawę o zatrudnianiu i pracy na morskich statkach handlowych. Rośnie katalog rozbieżności (np. prawo jakiego kraju powinno być zastosowane do regulowania stosunków pracy, udział związków zawodowych w ustalaniu minimalnej obsady etatowej na statku itp.). Nie byłoby w tym nic dziwnego - interesy pracowników i pracodawców z natury rzeczy są rozbieżne. Istnieje jednak poważna wątpliwość, czy Związek Armatorów Polskich, reprezentowany zarówno w grupie roboczej, jak i w Zespole Trójstronnym ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, reprezentuje polskich armatorów? Zgodnie z kodeksem morskim (art. 7) armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym. Czy armator, którego siedziba jest zarejestrowana na przykład na Cyprze, na Malcie, w Panamie itp., nawet jeśli eksploatuje statek pod polską banderą, jest polskim armatorem? Obowiązująca ustawa o pracy na morskich statkach handlowych („lex specialis”) poszerza definicję armatora. Art. 3, pkt 4 stanowi, że armatorem jest ten, kto uprawiając żeglugę we własnym imieniu statkiem własnym lub cudzym zatrudnia na nim pracowników. Rodzi się kolejna wątpliwość. Czy nawet mając siedzibę w Polsce i eksploatując statki pod polską banderą jest polskim armatorem (czy armatorem w ogóle) ten, na którego statkach pracują marynarze zatrudniani przez inne firmy z siedzibami na przykład na Wyspie Mann, w Singapurze, w Belize itp.? Czy dopuszczając do procesu tworzenia polskiego prawa przedstawicieli reprezentujących zagraniczne firmy możemy mieć gwarancję, że będzie to prawo korzystne dla polskich marynarzy i polskiej racji stanu? Pytania te wydają się być retoryczne.

Wracając na grunt Unii Europejskiej; przyjmujemy z zadowoleniem i nadzieją zarówno przebieg, jak i wnioski ze spotkania w Brukseli. Jednak jeżeli nawet uda się przyjąć najlepsze przepisy umożliwiające realizację naszych postulatów, to czy będą one realizowane? Niepokój ten wynika z naszych dotychczasowych doświadczeń. Na przykład, mimo obowiązywania już od 1972 roku rozporządzenia Rady w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego dla pracowników migrujących (słynne rozporządzenie 1408/71) oraz pomimo faktu, że już ponad cztery lata jesteśmy państwem członkowskim Unii Europejskiej, w dalszym ciągu nie jest ono przestrzegane przez „polskich armatorów” w stosunku do polskich marynarzy. Wzbraniają się oni nawet - niczym tego nie uzasadniając - przed stwierdzeniem, że prawo to obowiązuje. Co w takim razie będzie z przyszłymi, „niewygodnymi” dla armatorów przepisami unijnymi?

Bądźmy jednak dobrej myśli.

Henryk Stachowiak

Krótko

Mniej oficerów

Podczas konferencji „Marine Money” w Singapurze szef grupy OSM okazał swoje zaniepokojenie niedostateczną ilością oficerów marynarki handlowej na rynku pracy. Wyraził opinię, iż instytucje związane z gospodarką morską zbyt dużo debatowały nad tym problemem, a zbyt mało działały. Jego zdaniem wynagrodzenia oficerów będą nadal szybko rosły, a swoje maksimum osiągną, gdy na rynek wejdzie duża ilość statków zamówionych w poprzednich latach. Szef OSM zganił przy okazji armatorów, iż nie byli zainteresowani wyznaczeniem na swoich statkach wystarczającej ilości miejsca dla szkolenia kadetów. Z innego źródła można wyczytać, iż największe zapotrzebowanie jest w sektorze przewozu LNG, zarówno na morzu jak i na terminalach portowych. Takie są przewidywania pomimo spadających frachtów, a za tym nowych zamówień na statki.

(tl)

Wzrost wynagrodzeń

Według raportu sporządzonego przez „OpCost”, obejmującego analizę płacową na blisko 1800 statkach, przedstawiono tendencje płacowe w 2008 roku. Największymi podwyżkami cieszyły się załogi pracujące u największych armatorów eksploatujących kontenerowce (32%), a najmniejszymi marynarze pracujący na masowcach (ok.3%). W kolejnych grupach można wymienić: statki ro-ro (23%), feedermaxy (22%), produktowce (18%). Dla porównania podano, iż średni wzrost kosztów armatorskich w tym roku szacuje się na około 11%. Zwracamy uwagę, że są to dane średnie zebrane z 1800 statków i mogą znacznie odbiegać od wynagrodzeń innych marynarzy.

(tl)

Dokumenty

Karta ETF dla marynarzy Unii Europejskiej

Karta dla europejskich marynarzy i na rzecz utrzymania przemysłu morskiego w Europie

Europejska Federacja Transportowców (ETF) wzywa twórców polityki europejskiej, aby włączyli się do jej kampanii, dotyczącej fundamentalnego przeglądu zasad i warunków zatrudnienia marynarzy oraz pracowników sektora morskiego Unii Europejskiej.

Celem tej kampanii jest zapewnienie, że prawa pracownicze marynarzy i pracowników zatrudnionych w gospodarce morskiej UE są takie same co do zakresu i poziomu, jak te, którymi objęci są obywatele UE zatrudnieni w innych sektorach przemysłu i usług lądowych.

Jako minimum Europejska Karta dla marynarzy i pracowników sektora morskiego powinna zawierać: prawo do stałego zatrudnienia, ochronę przed represjami i niesprawiedliwym (sprzecznym z prawem) zwalnianiem, prawo do reprezentacji, prawo do stowarzyszania się, prawo do negocjacji układów i prawo do dostępu do informacji.

(foto - ETF)

Armatorzy czarterujący czy operatorzy statków, które zawijają do portów UE, bez względu na banderę, pod którą pływają, muszą zapewnić tym załogom stosowanie podstawowych praw. Prawa te muszą być rzeczywiste, jasne i dające się zweryfikować.

ETF uroczyście wzywa twórców polityki europejskiej, aby energicznie zaangażowali się w promocję Karty dla Europejskich Marynarzy oraz pracowników sektora morskiego UE, w której to Karcie powinny być zawarte następujące zagadnienia:

1. **Zwiększenie szans zatrudnienia dla (młodych) marynarzy z UE**. Miejsca pracy Europejczyków zastąpiono poprzez wykorzystanie tańszych pracowników spoza Europy. UE powinna zabezpieczyć zatrudnienie Europejczyków na statkach UE i stworzyć ułatwienia dla młodych ludzi, którzy chcą podjąć pracę w sektorze morskim. Ułatwienia te powinny być skoncentrowane na szeroko rozumianym szkoleniu marynarzy w UE i certyfikatach, które po ukończeniu takich szkoleń zagwarantują im zatrudnienie. Spełnienie tego wymogu zapewni powstrzymanie niedoboru pracowników morskich z krajów europejskich.
2. **Powstrzymanie dumpingu socjalnego i pogoni za obniżaniem płac**. Nie można nadal tolerować dyskryminacji i obniżania zarobków marynarzy pracujących na tych samych statkach z powodu ich narodowości i/lub miejsca zamieszkania.
3. **Likwidacja luk prawnych**. Pomoc państwowa odgrywa niewielką rolę przy przeflagowywaniu, szkoleniu lub zatrudnianiu pracowników z Europy czy stałemu korzystaniu z „tanich bander”. Obecnie pieniądze z podatków w UE wydawane są na marynarzy spoza Unii, a korzyści z tego czerpią jedynie armatorzy; marynarze zaś nic z tego nie mają. Należy likwidować wszelkie luki prawne, np. dotyczące „fałszywych” kompanii *(tzn. takich, które mają jedynie szyldy na drzwiach - przyp. tłum.)*, które czerpią korzyści z podatku tonażowego, z eksploatowania czarterowanych statków i podejrzanych agencji manningowych, również tych spoza UE. Dalsza pomoc państwowa powinna być ściśle powiązana z zatrudnieniem pracowników z UE. Drugie rejestry mogą być tolerowane, ale pod warunkiem, że przyniosą oczywiste korzyści marynarzom unijnym. I musi to zostać zrobione już teraz, chociaż przepisy dotyczące pomocy publicznej mają być renegocjowane dopiero w 2011 roku.
4. **Równość praw**. Tak jak w odniesieniu do praw dotyczących pracowników zatrudnionych na lądzie, według których należy się równa płaca za tę samą pracę, bez względu na narodowość (i miejsce zamieszkania), rasę, płeć, orientację seksualną, wyznanie, inwalidztwo i wiek. Aby osiągnąć tę równość ETF wzywa do całkowitego włączenia marynarzy do dyrektyw socjalnych i pracowniczych, z których są obecnie wykluczeni.
5. **Regulacje w sektorze żeglugowym**. Obecne trudności, których doświadcza światowy system finansowy, są żywym i aktualnym przypomnieniem potrzeby odpowiednich regulacji rynkowych. Regulacje te są konieczne, aby stabilizować i podtrzymywać przemysł morski w Europie, aby pomóc wytępić zjawisko złych warunków życia i pracy, które są obecnie często powiązane z zawodem marynarza, a także aby promować zarówno rekrutację, jak i zatrzymanie dobrze wyszkolonych pracowników, którzy pragną podjąć morską karierę.
6. **Zasady konkurencyjności w sektorze morskim**. Należy zapewnić, aby statki „tanich bander”, korzystające z portów UE i pływające pomiędzy portami krajów członkowskich, podlegały takim samym zasadom, co

statki narodowych bander. Uczciwe traktowanie wszystkich marynarzy oraz problemów dotyczących środowiska UE może być tylko wówczas efektywnie ukierunkowane, gdy konkurencyjność podlega regulacjom.

7. **Przywrócenie mocy prawnej Dyrektywie o Obsadzie Statków**. Inicjatywa Komisji, wycofana w 2004 roku, musi zostać przywrócona i wprowadzona w życie. Będzie to znaczący krok ku stworzeniu legislacyjnej podbudowy zmierzającej do wywiązania się tzw. „Polityki Ateńskiej” ITF, której celem jest zapewnienie, że warunki na statkach operujących pomiędzy dwoma różnymi krajami podporządkowane są tym przepisom, które zapewniają korzystniejsze warunki. W szeroko pojętym obowiązku UE powinno być zapewnienie, że rozszerzenie „Polityki Ateńskiej” stosowane będzie we wszystkich krajach w obrębie Unii.
8. **Prawo do bezpiecznych warunków zatrudnienia**. Powinno zawierać określenie maksymalnej liczby godzin zatrudnienia i odpowiednią obsadę niezbędną do właściwego i bezpiecznego prowadzenia statków w obrębie wód europejskich i być ponad narodowymi, terytorialnymi ograniczeniami.
9. **Prawo do ubezpieczeń społecznych i państwowych uprawnień emerytalno-rentowych**. Powinno być zagwarantowane wszystkim marynarzom pracującym na statkach pod banderą UE, bez względu na ich narodowość i miejsce zamieszkania.
10. **Prawo do ochrony prawnej**. Wymaga ustanowienia agencji do spraw polityki morskiej, która będzie miała uprawnienia, aby chronić i służyć tym, którzy pracują na morzu, zapewniając im te same standardy, jakim podlegają pracownicy lądowi. Założenie prawne jest takie, że wszelkie prawa dotyczące obywateli UE muszą również dotyczyć tych, którzy są zatrudnieni na morzu.

Godnym ubolewania jest fakt, że w tak rozległym sektorze, jakim jest gospodarka morska 27 krajów UE, oparta zarówno na pracownikach zatrudnionych na lądzie, jak i na morzu, ciągle brak jest rzetelnych danych dotyczących zatrudnienia marynarzy. Należy pilnie stworzyć oficjalną bazę danych, która ukazywałaby to rzeczywiste zatrudnienie w UE.

Opracowanie i rozwinięcie wyżej wymienionych 10 punktów stanowi też argument za powołaniem komisji, która dokonałaby badań i zaleciłaby, w jaki sposób można polepszyć warunki zatrudnienia i zwiększyć konkurencyjność sektora morskiego UE. Taka komisja mogłaby również proponować przyjęcie nowych standardów prawa na morzu w obrębie UE oraz zalecać, jak wprowadzać w życie takie rozwiązania prawne poprzez postępowanie sądowe finansowane przez UE z jurysdykcją nakładającą obowiązek prawny do ich stosowania w wyznaczonych obszarach prawa morskiego.

14 października 2008

(tłum. - B. Kubach)

Bezpieczeństwo pracy na statku

Powstał nowy film Komitetu ds. bezpieczeństwa ITF. Zwraca on uwagę na główne przyczyny powstawania wypadków na statkach. Przypomina, iż według konwencji MOP na statku gdzie jest 5 lub więcej marynarzy powinien być założony „komitet ds. bezpieczeństwa” jak i być wyznaczony delegat załogi ds. bezpieczeństwa. Z filmu dowiemy się między innymi w jaki sposób i przez kogo taki delegat ma być wyznaczony (lub odwołany gdy nie wywiązuję się ze swoich obowiązków) oraz jaki jest zakres jego obowiązków. Jest to bardzo ważna funkcja ponieważ najczęściej właśnie od tej osoby rozpoczyna się większość inicjatyw poprawiających bezpieczeństwo pracy. W filmie zwrócono uwagę na to, iż delegat powinien zajmować się również sprawami związanymi z wypoczynkiem i rekreacją członków załogi. Przywołuje on dość ważną zasadę o prawie do przerwania pracy gdy istnieje podejrzenie, że może stwarzać zagrożenie dla załogi oraz przypomina praktyczne zastosowanie kodeksu ISM ukazując powiązanie statku z biurem armatorskim, kto jest za co odpowiedzialny i jakie prawa z tego tytułu mają członkowie załogi . Przez cały czas należy pamiętać, iż pomimo istnienia delegata ds. bezpieczeństwa pracy, głównymi odpowiedzialnymi za tą dziedzinę pozostają kapitan oraz armator.

(foto - autor)

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zadba o to, by ta produkcja dotarła do jak największej liczby polskich marynarzy pracujących na statkach objętych jej układami zbiorowymi, a wszystkim przypominamy, że Związek i inspektorzy ITF to także punkty kontaktowe ws. bezpieczeństwa i higieny pracy.

T. Listewnik

Rezolucje Parlamentu Europejskiego

Dotychczas mało pisaliśmy o aktywności Parlamentu Europejskiego, jednak w październiku zostały przez PE przyjęte dwie rezolucje, które bardzo ściśle wiążą się z aktualnymi problemami dotyczącymi pracy marynarzy. Jedna z tych rezolucji dotyczy piractwa na morzu a druga wyzwań związanych z układami zbiorowymi w UE. Tytuły rezolucji niewiele mówią o ich treści, dlatego postaramy się przybliżyć je naszym Czytelnikom.

Piractwo na morzu

Bezpośrednim impulsem do przyjęcia w dniu 23 października 2008 r. rezolucji w sprawie piractwa na morzu jest nasilenie w ostatnich miesiącach aktów piractwa u wybrzeży Somali. Stanowi ono coraz większe zagrożenie dla życia i bezpieczeństwa ludzi, zwłaszcza na morzu oraz dla pomocy humanitarnej udzielanej około 3,5 mln ludzi w tym rejonie. Coraz częściej dochodzą również sygnały o nasileniu się ataków pirackich w innych częściach świata (np. Kanał Mozambicki, niektóre obszary w pobliżu wybrzeży Indii, Karaiby itp.). Ofiarami piratów padają także statki rybackie z krajów Wspólnoty co doprowadziło do wycofania się znacznej części tych statków na odległość kilkuset kilometrów od wybrzeży Somali lub do ograniczenia połowów w tym rejonie. Ofiarami piratów padło również wielu zwykłych obywateli przebywających na statkach rekreacyjnych.

W roku 2007 doniesiono o 20 zamordowanych członkach załóg, 153 rannych oraz 194 porwanych.

W swej rezolucji Parlament Europejski wzywa Tymczasowy Rząd Federalny Somalii, aby we współpracy z ONZ i Unia Afrykańską traktował piractwo i zbrojne rabunki dokonywane u wybrzeży Somalii na statki przewożące pomoc humanitarną jako przestępstwa, które należy ścigać zgodnie z obowiązującym prawem międzynarodowym. Wzywa również Komisję Europejską i Radę, aby dążyły do jak najszybszego przeglądu i uaktualnienia prawnych instrumentów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących piractwa i zbrojnych rabunków.

Parlament Europejski zachęca państwa członkowskie UE, które jeszcze tego nie zrobiły do wprowadzenia do swoich systemów prawnych odpowiednich przepisów konwencji ONZ o prawie morza oraz Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciw bezpieczeństwu żeglugi morskiej (w tym również do ratyfikowania protokołu do tej konwencji). Pozwoli to na jasne wskazanie jurysdykcji, a przez to zapewnienie ścigania karnego przy pełnej pewności prawa w razie schwytania piratów lub sprawców zbrojnych napaści na morzu.

Witając z zadowoleniem plany Komisji Europejskiej dotyczące wzmocnienia koordynacji europejskich agencji odpowiedzialnych za nadzór morski, zwłaszcza w dziedzinie zapobiegania nielegalnej działalności (handlowi ludźmi, przemytowi narkotyków i nielegalnej imigracji) ze szczególnym naciskiem na wody międzynarodowe, wzywa jednak Radę do ***nie łączenia*** wyzwania, jakim jest terroryzm z kwestiami nielegalnej imigracji oraz handlu ludźmi i przemytu narkotyków.

Parlament Europejski z zadowoleniem przyjmuje postępy Rady w przygotowaniu operacji morskiej UE skierowanej przeciwko piratom, mającej na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa tranzytu statków w korytarzu morskim Zatoki Adeńskiej, ubolewa jednak, że działania te nie dotyczą stref połowowych w tym rejonie i wnioskuje o szybkie podjęcie działań zmierzających w tym kierunku.

Układy zbiorowe

Tytuł rezolucji podjętej w dniu 22 października 2008 r. - w sprawie wyzwań związanych z układami zbiorowymi w UE może być mylący. W gruncie rzeczy rezolucja ta dotyczy podstawowych praw pracowniczych, szczególnie pracowników migrujących, w tym prawo do zawierania układów zbiorowych i prawo do akcji protestacyjnych w obronie swoich praw do strajku włącznie.

(foto - OMK)

Jednymi z podstawowych swobód w Unii Europejskiej są swoboda świadczenia usług i prowadzenia działalności gospodarczej oraz swoboda przepływu pracowników. Obie te „swobody” stają często w sprzeczności. Wykorzystując różnice w poziomie życia czy w sile nabywczej różnych walut w różnych krajach inwestorzy często angażują firmy z krajów o wyraźnie tańszej sile roboczej. Prowadzi to do „dumpingu” społecznego i nierówności w warunkach konkurencji między przedsiębiorstwami. Podstawowymi aktami prawnymi UE w tym zakresie są: dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (tzw. dyrektywa o delegowaniu pracowników) oraz dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotycząca usług na

rynku wewnętrznym (tzw. dyrektywa usługowa). Ogólną zasadą wprowadzoną przez dyrektywę o delegowaniu pracowników jest, że pracownicy delegowani do pracy w innym kraju podlegają prawom pracowniczym obowiązującym w kraju, w którym wykonywana jest praca.

Realizacja tych dyrektyw napotyka na szereg wątpliwości, które muszą być rozwiązywane przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości. Środowisko marynarzy poruszyła ostatnio sprawa Viking Line, w której fiński armator planował przeflagowanie jednego ze swych statków pod banderę estońską i zatrudnienie na nim „tańszych" marynarzy z Estonii. O sprawie tej szerzej pisaliśmy już w naszym „Biuletynie". Zdaniem ITF, który był stroną w sporze, zarówno orzeczenie ETS w sprawie Vking Line jak i innych podobnych sprawach, świadczy o niebezpiecznej tendencji w orzecznictwie, polegającej na skłanianiu się do potwierdzania pierwszeństwa prawa swobody gospodarczej nad prawami pracowniczymi.

Opierając się na przepisach traktatów, dyrektyw oraz orzeczeń ETS, Parlament Europejski przyjął rezolucję, której treść w całości potwierdza nasze stanowisko. W rezolucji tej czytamy między innymi: ***„PE podkreśla, że swoboda świadczenia usług to jeden z kamieni węgielnych w budowie wspólnej Europy; jest jednak zdania, że dla równowagi muszą jej towarzyszyć prawa podstawowe i cele społeczne wyznaczone w traktatach oraz prawo partnerów publicznych i społecznych do zapewnienia niedyskryminacji warunków równego traktowania i poprawy warunków życia i pracy; przypomina, że negocjacje i działania zbiorowe należą do podstawowych (…) oraz że równe traktowanie jest podstawową zasadą Unii Europejskiej"***. PE jest zdania, ze swoboda świadczenia usług nie jest nadrzędna wobec praw podstawowych określonych w Karcie praw podstawowych, a zwłaszcza prawa związków zawodowych do wchodzenia w spór zbiorowy. Uważa również, że ***„(…) w ramach swobody świadczenia usług lub swobody przedsiębiorczości przynależność państwowa pracodawcy, pracowników lub pracowników delegowanych nie może stanowić uzasadnienia nierówności w zakresie warunków pracy, wynagrodzenia lub wykonywania praw podstawowych, takich jak prawo do strajku."***

Zdaniem Parlamentu Europejskiego z interpretacji swobód gospodarczych nie może wynikać, ze nadają one przedsiębiorstwom prawo do ich stosowania w celu lub ze skutkiem unikania lub omijania prawa i praktyk w dziedzinie socjalnej i zatrudnienia albo do nieuczciwej konkurencji w zakresie płacy i warunków zatrudnienia.

W rezolucji wyrażono również zaniepokojenie ostatnimi orzeczeniami ETS stwierdzając, że obecny stan rzeczy może doprowadzić do sytuacji, w której pracownicy w krajach przyjmujących znajdą się pod presją konkurencji w postaci niskich płac.

W rezolucji zawarte zostało wezwanie do wszystkich państw członkowskich: ***„(…) o przyjęcie środków mających na celu zwalczanie nadużyć, szczególnie w odniesieniu do przedsiębiorstw działających na zasadzie „skrzynki pocztowej", które nie prowadzą żadnej istotnej i konkretnej działalności w kraju siedziby przedsiębiorstwa, a które zostały utworzone - czasem wręcz przez głównego kontrahenta w kraju przyjmującym - wyłącznie w celu (…) uniknięcia pełnego stosowania przepisów i regulacji kraju przyjmującego zwłaszcza w odniesieniu do płac i warunków pracy".***

Parlament Europejski uważa, że obecne prawo wspólnotowe jest niekompletne i niespójne co umożliwia interpretację dyrektywy o delegowaniu pracowników w sposób niezgodny z intencjami wspólnotowego prawodawcy, który dążył do osiągnięcia uczciwego kompromisu pomiędzy swobodą świadczenia usług i ochroną praw pracowników, dlatego wzywa Komisję Europejską do przygotowania niezbędnych wniosków legislacyjnych służących zapobieganiu w przyszłości sprzecznym interpretacjom. W swej rezolucji PE stwierdza, że: **„podstawowe prawa społeczne nie są podporządkowane prawom gospodarczym w hierarchii podstawowych wolności".**

Trudno oprzeć się wrażeniu, że przedstawiona rezolucja Parlamentu Europejskiego w pełni odzwierciedla nasze - Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" oraz pozostałych europejskich związków zawodowych zrzeszających marynarzy - stanowisko i dotychczasowe działania. Przypominamy, że jednym z podstawowych żądań europejskich związkowców i jednym z haseł niesionych podczas demonstracji w Brukseli w dniu 14 października 2008 było i jest „Równa płaca za równą pracę".

H.S.

Krótko

Wezwanie do działań antypirackich

Światowe organizacje żeglugowe oraz ITF wezwały IMO i ONZ do natychmiastowych działań przeciwko bezczelnym i krwawym atakom zbrojnym piratów somalijskich na terenach Zatoki Adeńskiej. Postulują one, aby ONZ wsparła zwiększenie ilości morskich sił zbrojnych, stacjonujących w tych rejonach, w celu ochrony marynarzy, pasażerów, statków i ładunku. Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ dopuszcza możliwość podejmowanie czynności takich jak przejmowanie i aresztowanie potencjalnych grup przestępczych aby wymierzać im sprawiedliwość, tak więc wydaje się to być jedynym rozwiązaniem, które można wprowadzić natychmiast w celu zapobieżenia niemal codziennym atakom pirackim z użyciem broni automatycznej i wyrzutni rakietowych. Do takiego wniosku dochodzą ITF, BIMCO, ITERNATNKO i inne organizację obserwując brak wsparcia politycznego dla wysyłania jednostek wojskowych w tamte rejony. Organizacje żeglugowe zaczęły odnotowywać przypadki, iż operatorzy odmawiają przechodzenia przez rejon zatoki adeńskiej i stosują alternatywne ruty wokół Afryki, co ma wymierne odbicie na cenie przewożonych towarów.

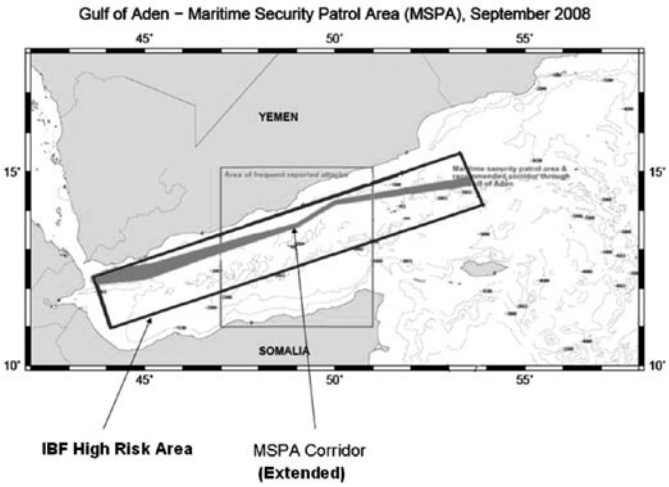
(tl)

Kolejna strefa zagrożona działaniami wojennymi

W związku z eskalacją działań terrorystyczno - pirackich w obszarze zatoki adeńskiej zostało zwołane posiedzenie Komitetu ds. działań wojennych Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego IBF, na którym podjęto decyzję o poszerzeniu strefy zagrożonej działaniami wojennymi.

IBF Joint War Committee określił, iż od 7 października 2008 r. wspomniany obszar będzie wyznaczony pozycjami: 12°13'N 043°39'E; 15°22'N 053°10'E; 11°00'N 044°05'E; 14°10'N 054°00'E.

Konsekwencją tej decyzji jest, że na statkach które operują w tym rejonie, a jednocześnie są objęte układami typu IBF, marynarze nabywają uprawnia do podwojonego wynagrodzenia podstawowego oraz automatycznie zostaje zdwojona suma ich ubezpieczenia ustalona w postanowieniach układu zbiorowego. Ustalenie tego obszaru nie zmienia poprzednich postanowień Komitetu, który uznał już wcześniej za strefę zagrożoną działaniami wojennymi wody rozciągające się12 Nm od brzegu Somalii.



W strefie tej został dodatkowo ustalony kanał MSPA (Maritime Security Patrol Area), w którym statki mogą się spodziewać lepszej ochrony ze względu na wzmożone patrole marynarki wojennej. Marynarze, których statki będą poruszać się na wodach poza kanałem MSPA mają prawo do odmowy pracy na wodach określonych przez IBF Joint War Committee, a koszty ich repatriacji w takim przypadku ponoszone są przez armatora.

Komentując ten fakt Sekretarz Sekcji Marynarzy ITF oznajmił, iż uznanie tego nowego obszaru za zagrożonego działaniami wojennymi ma także zastosowanie do układów zbiorowych ITF typu Uniform oraz Standard.

T. Listewnik

Z ostatniej chwili !

Już po zamknięciu numeru otrzymaliśmy wiadomość, że od dnia 21 listopada 2008 r. (od północy) strefa „wysokiego ryzyka” została rozszerzona na praktycznie cały obszar Zatoki Adeńskiej. Szczegóły, oraz mapę z nowymi granicami strefy można znaleźć na naszej stronie internetowej (www.solidarnosc.nms.org.pl).

Wniosek KSMMiR

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wystąpiła do Związku Armatorów Polskich (ZAP) z wnioskiem o uznanie rejonów Somalii i Nigerii za strefy zagrożone działaniami o charakterze wojennym. Zdecydowano się na taki krok jeszcze przed listopadową eskalacją ataków zbrojnych w Zatoce Adeńskiej i na Morzu Arabskim, pomimo tego, iż jedna z klauzul (*) układów zbiorowych akceptowanych przez ITF, określająca strefy zagrożone działaniami wojennymi, jest systematycznie uaktualniana wraz z rozwojem sytuacji na świecie.

ITF podjął taką decyzję już blisko rok temu. Poszczególne organizacje armatorskie w różnych krajach także się przyłączają do tego nurtu, wyrażając jednoznacznie własne zdanie na temat wspomnianych obszarów, jak i bezpieczeństwa swoich pracowników. W ostatnich tygodniach przyłączyło się Stowarzyszenie Armatorów Norweskich. Mamy nadzieję, iż członkowie Związku Armatorów Polskich także podejmą słuszną decyzję i opowiedzą się za wnioskiem KSMMiR. Takie postanowienia bardzo mocno zaznaczają wagę tego zjawiska i wpływają na decyzje rządowe i organizacji międzynarodowych, bez których nie ma możliwości walki z tym zjawiskiem. Problem sam się nie rozwiąże, marynarze i statki nie są w stanie się bronić, a każdy kolejny dzień niesie ryzyko.

Byłby to bardzo ważny krok w kierunku, do którego dążymy, czyli uznania przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP wspomnianych obszarów jako strefy o charakterze działań wojennych. Taka decyzja uregulowałaby pewne sprawy z zatrudnieniem i wymusiła na pośrednictwie pracy obowiązkowe informowanie marynarzy o tym, gdzie będzie wykonywana kolejna praca, może na statku, którego regularna linia przechodzi przez takie strefy, a może na statku offshorowym na stałe pracującym w takiej strefie. Poza tym na pewno zostałaby wzmocniona ogólnoświatowa walka z terroryzmem i piractwem wymierzonym w marynarzy.

(*) Klauzula ta obejmuje obecnie miedzy innymi Nigerię z wodami przybrzeżnymi i terytorialnymi, na których znajdują się instalacje wydobywcze ropy naftowej i gazu oraz obszar zatoki Adeńskiej i wybrzeże Somalii. Układ zbiorowy zabezpiecza marynarza w przypadku, gdy statek udaje się w zagrożone rejony, umożliwiając wcześniejsze zejście ze statku (za taką decyzje pracownik nie może zostać zwolniony) lub - w przypadku pozostania na nim - podwaja podstawowe wynagrodzenie marynarza oraz sumę jego ubezpieczenia. *T. Listewnik*

Biało - czerwona

W wielu biografiach i wspomnieniach marynarzy z okresu międzywojennego zawarto dużo emocji związanych z tworzeniem się polskiej floty morskiej i dumy z biało-czerwonej bandery podniesionej na rufie każdego kolejnego statku. W 1918 roku spełniły się marzenia wielu pokoleń o wolnej Polsce i dostępie do morza. Zaczęto tworzyć własną morską flotę handlową, a statki pod biało-czerwoną banderą były świadectwem istnienia niepodległej Polski na lądzie i oceanach.

Druga Wojna Światowa spowodowała straszliwe zniszczenia, a miliony naszych rodaków oddało krew i życie w walce o wolną Polskę. Niestety, zwycięzcy w 1945 roku wyznaczyli jej granice za żelazną sowiecką kurtyną, bez niepodległości. Pozostawiono nam jednak symbol wolnego narodu - własną biało-czerwoną flagę. Dzięki niej marzenia o polskiej flocie morskiej ponownie mogły się spełnić. Powstały polskie przedsiębiorstwa armatorskie, kupowano i budowano statki i wszystkie rejestrowano pod biało-czerwoną banderą. Z czasem na każdym morzu i oceanie i w każdym znaczącym porcie na świecie spotkać można było statek pod polską banderą - świadectwo bytu Polski nie tylko pomiędzy Odrą a Bugiem oraz Bałtykiem i Tatrami. Dla nas, marynarzy, a także rodaków żyjących na obczyźnie, każdy statek pod polską banderą w obcym porcie oznaczał skrawek Polski, co prawda zniewolonej, ale Ojczyzny. Do dzisiaj pamiętam uczucie, jakie mnie ogarniało z chwilą powrotu na statek, nawet po dwugodzinnej włóczędze w obcym mieście. To było jakby odczucie powrotu do polskiego domu, chociaż tak oddalonego od rodzinnego w kraju. Nigdy nie miałem takiego wrażenia podczas zatrudnienia na statkach pod obcą banderą.

Nastały lata dziewięćdziesiąte a wraz z nimi wywalczona wolność i niepodległość Ojczyzny. Polska narodowa morska flota liczyła ponad 300 statków pod biało-czerwona banderą. Zamiast rozwoju rozpoczął się proces jej likwidacji i upadku. Kierownictwa polskich państwowych przedsiębiorstw armatorskich zaczęły zdejmować z masztów polskich statków biało-czerwoną banderę i zawieszać flagi narodowe obcych egzotycznych krajów. Za akceptacją kolejnych rządów i parlamentów przenoszono własność polskich statków za granicę do spółek tworzonych na Wyspach Bahama, Wyspach Marshalla, w Liberii, Panamie, Vanuatu itd.

Z chwilą uzyskania niepodległości Rzeczpospolita Polska, nie posiadając ani jednego statku i wąski dostęp do morza, przez okres dwudziestu międzywojennych lat potrafiła utworzyć polską morska flotę handlową.

Z chwilą uzyskania ponownie niepodległości Rzeczypospolita Polska, posiadając szeroki dostęp do morza i swoją flotę liczącą ok. 300 statków morskich, potrafiła w zaledwie dziesięć lat ją zlikwidować. Zdumiewające jest to, że dokonano tego, głosząc potrzebę jej ratowania.

Na nic zdały się nasze, Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, wieloletnie protesty, apele i inicjatywy skierowane do rządzących, zarządzających, decydujących i całego narodu. Ślad po nich pozostał w naszych biuletynach. Kolejni kandydaci do parlamentu wykorzystywali je tylko do swoich haseł wyborczych. I nawet Ci, którzy nazywają siebie narodowymi patriotami, nie zaprotestowali, gdy ostatnie skrawki naszej Ojczyzny na morzu zostały oddane obcym. Nawet wtedy, gdy te skrawki (statki) nosiły i noszą nadal imiona i nazwy tak mocno związane z walką o niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej i biało-czerwoną flagę.

Czuję wielką gorycz, że w naszej niepodległej Ojczyźnie Rzeczypospolitej Polskiej nie ma pracy dla polskich marynarzy i czuję wielki żal oraz wstyd z powodu obcej bandery i nazwy nie polskiego miasta rejestrowego na rufie statków o nazwach takich jak „Armia Krajowa”, „Powstaniec Warszawski”, „Rodło”, „Powstaniec Styczniowy”, „Orlęta Lwowskie”, „Generał Bór-Komorowski”.

Janusz Maciejewicz

(Foto - M. Kumiszcza)

Polityka morska UE

Unia Europejska a Arktyka

Komisja Europejska w dniu 20 listopada 2008 r. przyjęła komunikat do Rady i Parlamentu Europejskiego „Unia Europejska a region arktyczny” [KOM (2008) 763], w którym przedstawiono skutki zmian klimatu oraz działalności człowieka na terenie Arktyki. Za sprawą tego komunikatu UE dokonuje pierwszego kroku w kierunku polityki wobec Arktyki i w istotny sposób przyczynia się do realizacji zintegrowanej polityki morskiej.

W komunikacie podkreślono ścisłe powiązania między Unią Europejską a Arktyką. Polityka UE o szerszym lub globalnym zasięgu wywiera bezpośrednie oddziaływanie na region arktyczny. W dokumencie zawarto obszerne zestawienie informacji na temat interesów UE we wszystkich dziedzinach współpracy dotyczącej Arktyki. Podkreślono ponadto, że wszelki rozwój wymaga zintegrowanej strategii.

Zdefiniowano trzy główne cele polityczne:

- ochrona i zachowanie Arktyki w zgodzie z jej mieszkańcami;
- działanie na rzecz zrównoważonego wykorzystania zasobów;
- przyczynienie się do lepszego, wielostronnego zarządzania Arktyką.

Komisja przedstawiła liczne propozycje działań, zmierzających do osiągnięcia wymienionych celów, jak na przykład:

- stworzenie nowej infrastruktury badawczej;
- kontrolowanie i monitorowanie chemikaliów;
- zwiększenie współpracy w zakresie zapobiegania katastrofom, przygotowania na wypadek katastrof i reagowania na nie;
- zaangażowanie arktycznej ludności autochtonicznej w prowadzenie regularnego dialogu;
- rozszerzenie istniejących ram prawnych dotyczących rybołówstwa, tak aby swoim zasięgiem objęły obszar Arktyki;
- wprowadzenie ulepszeń w zakresie nadzoru morskiego;
- działanie na rzecz pełnego wdrożenia istniejących przepisów oraz podnoszenia standardów dotyczących środowiska naturalnego i bezpieczeństwa, określonych przez Międzynarodową Organizację Morską;
- rozwój wielostronnego zarządzania Arktyką w oparciu o Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza, w tym prowadzenie obszernego dialogu politycznego;
- podniesienie rangi kwestii związanych z Arktyką w ramach międzynarodowego programu działań, zwiększenie zaangażowania Komisji w prace Rady Arktycznej poprzez objęcie funkcji stałego obserwatora.

Rozwój polityki UE wobec Arktyki ściśle wiąże się ze zintegrowaną polityką morską UE, która zmierza do skoordynowania wszelkich obszarów polityki UE z aspektami morskimi w celu utrzymania środowiska naturalnego oraz zagwarantowania odpowiedniej jakości życia w regionach nadbrzeżnych, przy jednoczesnym promowaniu wzrostu potencjału przemysłu morskiego.

(foto - M. Szafarz)

Benita Ferrero-Waldner, komisarz UE ds. stosunków zewnętrznych i europejskiej polityki sąsiedztwa, powiedziała: *„Arktyka jest wyjątkowym, a jednocześnie zagrożonym regionem, położonym w bezpośrednim sąsiedztwie Europy. Rozwój tego regionu będzie miał istotne następstwa dla życia następnych pokoleń mieszkańców Europy. Zwiększone zaangażowanie Unii Europejskiej we współpracę z Arktyką otworzy nowe perspektywy dla kontaktów, jakie utrzymujemy z państwami regionu arktycznego. UE jest gotowa do współdziałania z nimi na rzecz zwiększenia stabilności, lepszego, wielostronnego zarządzania Arktyką w ramach istniejących przepisów prawnych, a także na rzecz utrzymania odpowiedniej równowagi między priorytetowym celem, jakim jest zachowanie środowiska naturalnego a potrzebą zrównoważonego wykorzystania surowców naturalnych, między innymi węglowodorów.”*

Joe Borg, komisarz UE ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa, dodał: *„Nie możemy pozostać obojętni wobec niepokojących tendencji ogólnego rozwoju, które w negatywny sposób oddziałują na klimat Arktyki, a w konsekwencji na pozostałą część naszej planety. Z drugiej strony, połączenie zmian klimatu z najnowszymi osiągnięciami technicznymi stwarza nowe możliwości, przeplatające się z nowymi wyzwaniami. Polityka realizowana przez UE w licznych sektorach, m.in. środowiska, zmian klimatu, energii, badań, rybołówstwa oraz transportu, ma bezpośredni wpływ na region arktyczny. W związku z tym konieczne jest podjęcie skoordynowanych działań; niezbędną płaszczyznę współpracy może stanowić zintegrowana polityka morska UE.”*

(hs) - źródło: DG MARE - press releases

Wspólna Polityka Rybołówstwa

Ostrzejsza kontrola przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa w UE

14 listopada 2008 r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek do Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczący nowego rozporządzenia Rady, przekształcającego unijny system kontroli rybołówstwa [KOM (2008) 718 - „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa" oraz KOM (2008) 721 - Wniosek: „Rozporządzenie Rady ustanawiające wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa"]. W jego wyniku powstałby całkowicie zmodernizowany system inspekcji, monitorowania, kontroli, nadzoru i egzekwowania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb), obejmujący wszystkie etapy łańcucha rynkowego - od połowu do detalisty. Ogólnie rzecz biorąc, dzięki nowym przepisom zostaną uproszczone i zracjonalizowane wszystkie aspekty kontroli i monitorowania działalności połowowej.

W ramach nowego systemu kontroli wszystkie państwa członkowskie będą musiały kontrolować działania w obrębie całego łańcucha produkcji, włącznie z wyładunkiem, przetwórstwem, przewozem i wprowadzaniem do obrotu produktów rybołówstwa.

Nastąpi szersze wykorzystanie nowoczesnych technik kontroli, takich jak satelitarny system monitorowania statków, elektroniczny dziennik połowowy i elektroniczne raportowanie danych dotyczących połowów. Zostanie również wprowadzony kompleksowy system identyfikowalności produktów rybołówstwa, dzięki któremu można będzie prześledzić drogę wszystkich ryb i produktów rybołówstwa w obrębie całego łańcucha rynkowego.

Inne nowe zagadnienia objęte projektem rozporządzenia to monitorowanie przez państwa członkowskie niektórych kryteriów służących do zarządzania flotą, takich jak zdolność połowowa i moc silnika. Wprowadzony zostanie również nowy program obserwacji i wykrywania statków.

W projekcie przewidziano rozszerzony zakres inspekcji dla krajowych inspektorów ds. rybołówstwa, ponieważ zezwolono, aby inspekcje statków rybackich odbywały się poza wodami lub terytorium przeprowadzającego inspekcję państwa członkowskiego. Będą również możliwe niezależne inspekcje prowadzone przez podlegających Komisji inspektorów ds. rybołówstwa bez uprzedniego powiadamiania zainteresowanego państwa członkowskiego.

We wniosku proponuje się również wprowadzenie w całej UE ujednoliconych odstraszających sankcji, uwzględniających wartość ekonomiczną danych połowów. Inną znaczącą innowacją zawartą we wniosku jest system punktów karnych za popełnione naruszenie przepisów dla kapitanów, armatorów lub posiadaczy zezwolenia połowowego, co mogłoby ostatecznie doprowadzić do automatycznego odebrania im tego zezwolenia w przypadku popełnienia określonej liczby wykroczeń. Przewiduje się również środki kierowane przeciw państwom członkowskim, które nie przestrzegają przepisów WPRyb, powodując szkody dla stad ryb. Takie środki obejmują także możliwość zawieszenia lub zmniejszenia pomocy finansowej UE, zamykanie łowisk, odliczanie określonych ilości od kwot oraz odmowę transferu kwot lub ich wymiany.

Projekt rozporządzenia ustanawia system wzajemnej pomocy i systematycznej wymiany informacji dotyczących kontroli między państwami członkowskimi. Wprowadza również nowe podejście do zarządzania i udostępniania danych dotyczących kontroli za pomocą bezpiecznych krajowych stron internetowych ze zdalnym dostępem dla Komisji.

Rozporządzenie rozszerza uprawnienia Wspólnotowej Agencji Kontroli Rybołówstwa, dając jej możliwość uczestnictwa w jednolitym wdrażaniu nowego systemu kontroli.

W ramach WPRyb kontrola i egzekwowanie przepisów leżą w wyłącznych kompetencjach państw członkowskich. Obecny wniosek ściśle określa rolę Komisji i państw członkowskich w celu uniknięcia powielania się kompetencji oraz zapewnienia możliwości wykonywania przez Komisję jej podstawowej działalności w zakresie kontroli i weryfikacji wdrażania przez państwa członkowskie przepisów WPRyb. Nowe rozporządzenie zastąpi istniejące ramy prawne ustanowione w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2847/93.

Unijny komisarz ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa, Joe Borg, stwierdził, że *„Kontrola i egzekwowanie limitów połowowych musi być podstawą wspólnej polityki rybołówstwa. Niestety, jest to obecnie nasza pięta achillesowa, podważająca wiarygodność wszystkich innych podejmowanych przez nas środków zarządzania. Komisja i Trybunał Obrachunkowy zdiagnozowały ten problem* (pisaliśmy o tym w wydaniu 1/2008 naszego „Biuletynu Morskiego" - red.): *w swoim wniosku Komisja przedstawiła sposoby jego rozwiązania. Przyszłość zrównoważonego rybołówstwa wymaga, aby nieskuteczny, kosztowny i złożony system został zastąpiony systemem, który rzeczywiście może przynieść dobre rezultaty. Uważam, że wniosek dostarcza wszystkim zainteresowanym stronom narzędzi, jakich potrzebują oni do wykonywania swojej pracy."*

(hs) - źródło: DG MARE - press releases

ZAPAMIĘTAJ

NSZZ „Solidarność" jest związkiem otwartym

Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię prawa do wstąpienia do naszego związku

ADRESY

KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ"

Siedziba główna
ul. Szarotki 8
70-604 SZCZECIN
tel. (0-91) 422 3311
fax (0-91) 422 2900
e-mail: szczecin@nms.org.pl

Oddział w Gdyni
ul. Śląska 49A
81-310 GDYNIA
tel. (0-58) 621 8173
tel./fax (0-58) 621 8543
e-mail: gdynia@nms.org.pl

Biuro terenowe w Świnoujściu
ul. Jana z Kolna 2
72-600 ŚWINOUJŚCIE
tel. (0-91) 327 8908
fax (0-91) 327 8909
e-mail: fisheries@nms.org.pl

ORGANIZACJE ZAKŁADOWE I MIĘDZYZAKŁADOWE

MKZ NSZZ „S" ORGANIZACJA MIĘDZYZAKŁADOWA MARYNARZY I RYBAKÓW
ul. Śląska 49A
81-310 GDYNIA
tel. (0-58) 621 8541
fax (0-58) 661 2035
e-mail: marynarz@nms.org.pl

MKZ NSZZ „S" PŻM
ul. Żubrów 6
71-617 SZCZECIN
tel. (0-91) 422 8275
fax (0-91) 424 0854
e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S" „ODRA"
ul. Armii Krajowej 3/11
72-600 ŚWINOUJŚCIE
tel./fax (0-91) 327 8849

MKZ NSZZ „S" „DALMOR"
ul. Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel. (0-58) 627 6264
fax (0-58) 627 6237
e-mail:
solidarnosc.dalmor@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S" PŻB S.A.
ul. Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel. (0-94) 355 2204
tel./fax (0-94) 352 8258
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

MKZ NSZZ „S" MORSKICH SŁUŻB I PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH
ul. Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel. (0-58) 660 7647
fax (0-58) 660 7648
tel.kom. 0609 476 400

KZ NSZZ „S" PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH I PODWODNYCH
ul. Przetoczna 66
80-702 GDAŃSK
tel. (0-58) 304 3882
tel. (0-58) 304 3883 w. 237
fax (0-58) 304 3814

MKZ NSZZ „S" „OMK" ORGANIZACJA MARYNARZY KONTRAKTOWYCH
ul. Szarotki 8
70-604 SZCZECIN
tel. (0-91) 422 3311
fax (0-91) 422 2900
e-mail: biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl

INSPEKTORZY ITF

ADAM MAZURKIEWICZ
ul. Szarotki 8
70-604 SZCZECIN
tel./fax (0-91) 423 9330
tel. (0-91) 423 9707
tel. kom. 0-501 539 329
e-mail:
adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

ANDRZEJ KOŚCIK
ul. Śląska 49A
81-310 GDYNIA
tel./fax (0-58) 661 6053
tel. (0-58) 661 6096
tel. kom. 0-602 233 619
e-mail:
koscik_andrzej@nms.org.pl

Katastrofa „Rozgwiazdy”

Jest piątkowy poranek 17 października 2008 roku, godzina 6.55. Na wysokości miejscowości Gąski 8 mil morskich od brzegu tonie pogłębiarka „Rozgwiazda”. W momencie katastrofy wiał wiatr o sile 4 - 5°B. Na pokładzie znajdowało się pięć osób. Odnaleziono dwa ciała, a trzy osoby w dalszym ciągu uznaje się za zaginione.

foto - M. Bielecki (źródło - www.mmszczecin.pl)

Pogłębiarka od wtorku 14 października była holowana z Gdańska do Świnoujścia przez należący do PRCiP holownik „Stefan”. Zespół holowniczy asekurowała szalanda motorowa. W środę 15 października, na skutek pogarszających się warunków pogodowych i konieczności rezygnacji z asysty szalandy, wynajęto ze Szczecina holownik „Goliat”. Dopłynął on do „Rozgwiazdy” w nocy 17 października o godzinie 3.20, jednak nie zdążył podać holu. Pękła lina holownicza łącząca „Stefana” i „Rozgwiazdę”, co spowodowało, że pogłębiarka ustawiła się w poprzek fali i nabrała gwałtownego przechyłu.

Załoga „Rozgwiazdy” próbowała ratować jednostkę, rzucając kotwicę. Niestety niewiele to dało. Nastąpił zbyt duży przechył i „Rozgwiazda” zatonęła. Po całodniowych poszukiwaniach prowadzonych przez jednostki SAR, znaleziono pneumatyczną tratwę ratunkową, lecz niestety pustą.

„Rozgwiazda” – 45-metrowa pogłębiarka czerpakowa bez własnego napędu. Zbudowana w Holandii w latach 1978 - 1980. Zgodnie z kartą bezpieczeństwa była dopuszczona do żeglugi morskiej do 20 mil od brzegu i przy sile wiatru do 6°B.

Tyle suchych faktów w skrócie, bez żadnego komentarza. Jak zwykle po takiej katastrofie sprawą zajęła się prokuratura i odpowiednie komisje, aby wyjaśnić szczegółowy przebieg wydarzeń, przyczyny tragedii oraz kto zawinił. Pytań jest bardzo dużo. Sam opis przebiegu wydarzeń w różnych doniesieniach prasowych się różni. Dlaczego dodatkowy holownik wynajęty był w miejscu najbardziej oddalonym od miejsca zatonięcia, co wydłużyło czas dotarcia na miejsce katastrofy? Co spowodowało pęknięcie liny holowniczej? Czy na „Rozgwieździe” były odpowiednie i w dostatecznych ilościach środki ratunkowe (np. kombinezony ratownicze)? Pytania takie można by mnożyć w nieskończoność.

Załogę „Rozgwiazdy” w jej ostatniej podróży stanowili:
***Kazimierz Węgielski** ze Szczecina - kierownik jednostki - uznany za zaginionego*
***Jarosław Leszczyński** z Lipnic - kierownik maszyn - nie żyje*
***Tadeusz Kutrzeba** z Nowogardu - st. marynarz, mistrz pogłębiarski - uznany za zaginionego*
***Krzysztof Pajka** z Kamienia Pomorskiego - st. marynarz, mistrz pogłębiarski - nie żyje*
***Stefan Zembrzuski** ze Szczecina - of. elektryk - uznany za zaginionego*

H.S.

Krótko

Wielomiesięczny areszt dla marynarzy

Większość światowych organizacji morskich, takich jak ITF, BIMCO, ISC, ISF, INTERCARGO i ITNTERTANKO, wyraziło sprzeciw wobec wydania przez sąd decyzji o przedłużeniu aresztu kapitana i starszego oficera ze statku „Hebei Spilit”.

W grudniu zeszłego roku doszło do kolizji tankowca z barką w pobliżu północno–koreańskiego portu Taran, która doprowadziła do zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Sąd podjął taką decyzję w celu umożliwienia kolejnych przesłuchań, nie zważając specjalnie na to, iż zatrzymanie to trwa już ponad pół roku, a takie traktowanie marynarzy jest sprzeczne z postanowieniami wytycznych IMO i ILO dotyczących kryminalizacji marynarzy w wyniku wypadków morskich, o których pisaliśmy w poprzednich wydaniach B.M.

Wspomniane wyżej organizacje zaapelowały o natychmiastowe zwolnienie przetrzymywanych marynarzy i zezwolenie na ich powrót do domu. Wszystkich zainteresowanych dokładniejszym poznaniem wytycznych IMO/ILO zapraszamy do odwiedzin naszych stron internetowych.

(tl)

Grzywna za spanie na wachcie

Pierwszy oficer został ukarany grzywną w wysokości 16 400 funtów po tym, gdy sąd dowiódł, iż zasnął na wachcie, w wyniku czego statek wszedł na mieliznę. Postępowanie sądowe i dochodzenie prowadzone przez Maritime & Coastguard Agency trwały ponad 1,5 roku i zostały opatrzone następującym komentarzem: ”Ta sprawa powinna przypominać armatorom, operatorom i menadżerom, aby każdorazowo byli pewni, iż wachta nawigacyjna jest w odpowiednim składzie, w szczególności w godzinach nocnych, jak i na zatłoczonych obszarach.” Kapitan tego statku był już wcześniej ukarany grzywną w wysokości 2500 funtów za nie zapewnie należytej wachty na mostku.

(tl)

Bruksela - 14 października 2008