



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 1 (55) STYCZEŃ-LUTY-MARZEC 2010

ISSN 1426-1006



Motto:

*„Można uniknąć nieszczęść zesłanych przez Niebiosa,
lecz nie uda się przeżyć nieszczęść, które sami na siebie ściągamy.”*

Mencjusz

SPIS TREŚCI

Wiadomości ze świata	3
Organizacja NSZZ „Solidarność” przy świnoujskiej „Odrze” już nie istnieje	6
Spotkanie współprzewodniczących	8
Ratyfikacje „morskich” konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy	9
Sprawozdanie z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” za rok 2009	10
Europejska żegluga promowa – apel do polityków	12
Państwo portu wyladunku w walce z nielegalnymi połowami	14



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
58 342 26 18
e-mail: biuro@misiuro.pl
www.misiuro.pl

Numer zamknięto 25 kwietnia 2010 r.

Zdjęcie na okładce - D. Zwierzchowski

Rano 10 kwietnia 2010 roku zamarła cała Polska. Pod Smoleńskiem rozbił się samolot z dziewięćdziesięcioma sześcioma osobami na pokładzie, wśród których był Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej z Małżonką. Nikt nie przeżył. Na początku szok i niedowierzanie. Później dojmujący ból, żal i smutek. Zaraz potem niekończące się pytania - dlaczego, jak to się stało, jak mogło do tego dojść? Na odpowiedzi będziemy jeszcze musieli poczekać. Łączymy się w żalu i bólu szczególnie z osobami najbliższymi ofiar tragedii. Jeszcze tyle mogli zrobić w swoim życiu.

Życie jednak musi toczyć się dalej. W najbliższym czasie możemy być świadkami przyspieszenia wielu procesów zdążających do rozwiązania problemów, z którymi środowisko morskie boryka się od lat.

Coraz więcej państw ratyfikuje konwencję o pracy na morzu, będącą swoistą konstytucją praw marynarzy. W Polsce również trwają już zaawansowane prace nad ratyfikacją tej konwencji. Śledzimy te prace ze szczególnym zainteresowaniem, gdyż będą one miały zasadniczy wpływ na zakończenie prac nad projektem i przyjęcie nowej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności.

Zauważamy coraz większy nacisk, na razie ze strony związków zawodowych, na walkę z dumpingiem socjalnym w żegludze europejskiej, a szczególnie w żegludze promowej i na stworzenie przynajmniej ramowych zasad prawnych obowiązujących w całej Unii Europejskiej przy obsadach etatowych i warunkach pracy w europejskich liniach promowych. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” również włączyła się w te działania. Jeżeli osiągnięto by sukces, mogłoby to stanowić przyczynek do rozszerzenia tego procesu na cały sektor żeglugi w Europie.

Nowego tempa nabrała toczona od wielu lat walka z nielegalnymi połowami. Zawarcie w ramach FAO międzynarodowego porozumienia i wejście w życie unijnego rozporządzenia, wzmacniających rolę państwa portu wyladunku w likwidacji tego procederu, świadczy, że przechodzimy od dyskusji do konkretnych rozwiązań prawnych umożliwiających rzeczywiste działania.

O sprawach tych piszemy w artykułach zamieszczonych w tym wydaniu biuletynu. Oprócz tego przedstawiamy bilans działań w ubiegłym roku Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” i przykłady takich działań. Informujemy również o smutnym fakcie likwidacji organizacji „Solidarności” przy PPDiUR „Odra” w Świnoujściu.

Poza wieloma sprawami w obszarze naszego szczególnego zainteresowania są obecnie dwie sprawy. Pierwsza z nich to - związane z podpisaną i ratyfikowaną konwencją między Polską i Norwegią o unikaniu podwójnego opodatkowania - opodatkowanie marynarzy pracujących u zagranicznych armatorów. Szczegółowe zapisy tej konwencji, która będzie miała zastosowanie do opodatkowania dochodów uzyskiwanych od 1 stycznia 2011 roku, budzą wiele wątpliwości interpretacyjnych i są naszym zdaniem wyrazem nierównego traktowania Polaków pracujących poza granicami Polski. Po uzyskaniu konkretnych interpretacji od właściwych instytucji powrócimy do tej sprawy w następnych wydaniach naszego Biuletynu.

Drugim problemem to emerytury pomostowe. Okazuje się, że wejście w życie ustawy o emeryturach pomostowych zmieniło, przynajmniej w stosunku do marynarzy i rybaków, o wiele więcej niż nam się z początku wydawało. Jednym z problemów, który staramy się rozwikłać, to brak możliwości zaliczania pracy u zagranicznych armatorów do okresów pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, wymaganych dla uzyskania uprawnień do emerytur pomostowych. O wynikach będziemy oczywiście informowali w kolejnych wydaniach Biuletynu Morskiego.

Życzymy ciekawej lektury.

Redakcja

Wiadomości ze świata

Układ zbiorowy argentyńskich rybaków

Po blisko rocznej batalii 1400 argentyńskich rybaków reprezentowanych przez Sindicato de Obreros Maritimos Unidos (SOMU) podpisało 12 stycznia 2010 r. układ zbiorowy z armatorami rybackich statków przetwórci. Umowa ta jest znaczącym zwycięstwem. Dotyczy ona kluczowych w sektorze stanowisk, a każde stanowisko rybaka tworzy siedem innych w przetwórciach lądowych i pozostałych branżach związanych z rybołówstwem.



foto - www.itfglobal.org

Związek spowodował również, przy udziale ITF i innych związków z tego regionu, podpisanie 15 stycznia 2010 układu zbiorowego obejmującego pracowników przetwórstwa ryb w Mar del Plata (region w Argentynie).

Komentując te wydarzenia, Sekretarz Generalny SOMU powiedział między innymi: „Rybołówstwo jest bardzo ważną dziedziną gospodarki i w końcu po latach walki osiągnęliśmy porozumienie dotyczące ponad 1000 rybaków. Teraz musimy pomóc portowcom i pozostałym pracownikom przetwórstwa ryb, z których wielu nie zarabia nawet minimum socjalnego. W tej sprawie współpracujemy już ze spółdzielniami rybackimi.”

(hs)

Zatrzymania statków w portach Australii

W australijskim porcie Newcastle w ostatnich trzech latach zatrzymano ponad 50 statków obcych bander z powodów niesprawności technicznych. Większość z nich to statki przewożące węgiel. Najczęściej ujawniane niesprawności dotyczyły awarii mechanizmów zwalniających szalupy ratunkowe, grodzi przeciwpożarowych w siłowni czy sprzętu zapobiegającego rozlewom zanieczyszczeń olejowych. W dwóch przypadkach za niezdatne do dalszej żeglugi uznano statki przewożące materiał wybuchowy (saletrę amonową).

Australijski związek zawodowy marynarzy (MUA - Maritime Union of Australia) wzywa do zwiększenia częstotliwości inspekcji, gdyż jak dotychczas tylko niewielka ilość statków podlega takiej kontroli. MUA proponuje również, aby w ogóle zakazać statkom tanich bander, przewożącym niebezpieczne ładunki, zawijania do australijskich portów.

(hs)

Roczny raport IMB

Centrum Raportowania o Piractwie (PRC) Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB) potwierdza, że w roku 2009 nastąpił ogromny wzrost zagrożenia piractwem. Roczny raport IMB za rok 2009 zawiera informacje o 406 aktach piractwa i napadach rabunkowych - największej liczbie od roku 2003. Ilość ataków rośnie już trzeci rok z rzędu, poczynając od 239 w roku 2006.

W ubiegłym roku 49 statków zostało uprowadzonych, na 153 statki udało się wdrzeć piratom, a kolejne 84 próbowano atakować. Raport zwraca również uwagę na wzrost przemocy - w 2009 roku 120 statków zostało ostrzelanych, to znacznie więcej w porównaniu do 46 takich przypadków w roku 2008. Olbrzymie brzemie ataków spoczęło na marynarzach, o czym świadczy liczba 1052 zakładników, 68 rannych i 8 zabitych podczas napaści.

W ponad połowie wypadków (217) brali udział somalijscy piraci, którzy porwali 47 statków i wzięli 867 członków załogi jako zakładników. Według IMB żaden statek nie wydaje się być za duży lub zbyt mały, by umknąć uwadze piratów.

Obecność międzynarodowych sił morskich patrolujących Zatokę Adeńską oraz podwyższona czujność statków z zastosowaniem zapobiegawczych środków antypirackich zmniejszyły liczbę „udanych” ataków. Pomimo że zwiększyła się liczba wypadków, procent udanych porwań spadł. W tej sytuacji piraci wypływają na jeszcze dalsze wody, by porywać statki. Pod koniec roku zauważono wzrost ataków na statki nawet do 1000 Mm w głąb Oceanu Indyjskiego od strony Somalii. Według IMB od października 2009 r. 13 wypadków miało miejsce na wschód od południka 60° E.

W roku 2009 r. zgłoszono również 29 wypadków napaści u wybrzeży Nigerii, głównie związanych z przemysłem naftowym. IMB podkreśla, że w porównaniu do ataków piratów somalijskich, te były znacznie brutalniejsze. Wiele ataków na statki rybackie i inne nie zostało w ogóle zarejestrowanych.

Pod koniec roku ilość ataków u wybrzeży Nigerii zmniejszyła się, co jest bezpośrednio związane z amnestią rządu dla lidera Ruchu Wyzwolenia Deltę Nigru (MEND) i wstrzymaniem walk. Jednakże powstają obawy przed

nową falą ataków rebeliantów, zwłaszcza po atakach na rurociąg biegnący przez Deltę Nigru. MEND w swoim ostatnim oświadczeniu ostrzegł, że rozważy wznowienie walk z rządem.

W międzyczasie piractwo i napady rabunkowe w Cieśninie Malacca, poprzednim punkcie zapalnym, spadły do zaledwie dwóch. W dużej mierze stało się to dzięki środkom zapobiegawczym, wprowadzonym przez Indonezję, w której w roku 2009 zgłoszono jedynie 15 takich wypadków.

Z kolei w Cieśninie Singapurskiej oraz na Morzu Południowo-Chińskim liczba ataków wzrosła. IMB ostrzega przed potencjalnym wzrostem zagrożenia i nalega, by pomimo znacznego polepszenia bezpieczeństwa i ochrony na wodach Azji Południowo-Wschodniej i Dalekiego Wschodu, rządy dalej utrzymywały stałą presję na piratów oraz rabusiów morskich.

Napady rabunkowe uległy również zwiększeniu w Chittagong (Bangladesz) oraz w Callao (Peru). Są one także ciągłym problemem w Brazylii, Kolumbii, Kostaryce, Ekwadorze, Haiti i Wenezueli.

Międzynarodowe Biuro Morskie stale nakłania kapitanów i armatorów, by zgłaszali wszelkie próby oraz dokonane akty piractwa i napadu rabunkowego do PRC. „Jest to pierwsze ogniwo w łańcuchu reakcji i podstawowy krok w zapewnieniu odpowiednio rozmieszczonych środków do zwalczania tego problemu przez rządy” - czytamy w apelu.

Wypadki zgłoszone od początku roku 2010 wskazują na kontynuację tego problemu.

- 13 stycznia złodzieje weszli na pokład zakotwiczonego w Tanjung Pemancingan w Indonezji statku i ukradli zapasy;
- 12 stycznia trzech złodziei weszło na pokład kontenerowca przy Mui Vung Tai w Wietnamie, ukradli zapasy i uciekli wyskakując za burtę;
- 9 stycznia uzbrojeni złodzieje weszli na pokład chemikaliowca zakotwiczonego w Gresik (Indonezja) i uciekli ze skradzionymi zapasami;
- 5 stycznia trzech uzbrojonych złodziei weszło na pokład tankowca zakotwiczonego w Abidjan u Wybrzeża Kości Słoniowej, zaatakowali nożem marynarza wachtowego i ukradli zapasy;
- 4 stycznia złodzieje weszli na pokład kontenerowca zacumowanego w Tanjung Priok w Indonezji, związali i pobili wachtowego marynarza i okradli statek;
- 3 stycznia ponad 10 piratów w trzech łodziach próbowało wejść na pokład statku handlowego w Indonezji, statek rozpoczął manewry unikające i piraci odstąpili od ataku.

Przykłady takie można by mnożyć.

Jak wynika z raportu rocznego IMB, piractwo w skali światowej „ma się dobrze” i czeka nas jeszcze daleka droga do rozwiązania tego problemu.

pn (na podstawie - www.itfseafarers.org)

Porzuceni marynarze oczyszczeni z zarzutów

Trzej marynarze, którzy zostali porzuceni w duńskim porcie w grudniu ubiegłego roku i zostali oskarżeni o to, że przebywali nielegalnie na terytorium Danii, zostali oczyszczeni ze wszystkich zarzutów.

Marynarzom na statku „Cormorant” bandery St Vincent, dwóm z Ghany i jednemu z Rosji, przed porzuceniem ich w porcie Frederiksværk w Danii, kapitan zabrał paszporty, uniemożliwiając w ten sposób opuszczenie statku. Zostali oni zatrzymani w celu deportacji, pod kryminalnym zarzutem nielegalnego przybycia do Danii, co mogło w poważny sposób rzutować na możliwości ich przyszłego zatrudnienia. Marynarze ci zamustrowali na statek w sierpniu 2009 roku.



foto - www.itfglobal.org

Od września nie otrzymywali wynagrodzenia. Statek zawinął do Frederiksværk w listopadzie. Niemiecki kapitan i jednocześnie właściciel opuścił statek w grudniu, jak mówił, w celu negocjacji z bankiem. Pozostawił on statek z niewielką ilością żywności, wody pitnej i paliwa. Na początku stycznia inspektor ITF Morten Bach skontaktował się po raz pierwszy i ostatni z armatorem. Armator obiecał, że w ciągu tygodnia wróci na statek i wypłaci załodze zaległe wynagrodzenia. Od tego czasu nie odpowiadał na telefony ani załogi, ani inspektora. Pomocy żywnościowej załodze udzielała duńska Marynarska Rada Opiekuńcza oraz inne organizacje charytatywne.

Zdaniem inspektora ITF wszystko wskazywało, że ci trzej marynarze byli praktycznie więźniami na statku. Tym bardziej niewiarygodnym było oskarżenie ich o nielegalny pobyt na terytorium Danii, mimo że to kapitan zabrał im paszporty aby uniemożliwić im ucieczkę ze statku. Jednak władze były nieubłagane i zażądały zakazu przebywania lub podróży przez Danię na co najmniej rok i w konsekwencji wpisu do europejskiego rejestru skazanych. Byłoby to kompletnie nie do zaakceptowania.

ITF podjął działania w celu zapewnienia, że ci trzej niewinni marynarze porzuceni na statku nie będą w Danii i jakimkolwiek innym porcie na świecie traktowani jak

kryminaliści. Działania te przyniosły w końcu pozytywny skutek i wszystkie oskarżenia przeciwko marynarzom zostały wycofane. Komentując ten przypadek, sekretarz Sekcji Marynarzy ITF Jon Whitlow zauważył między innymi: *„Byliśmy o krok od kolejnego przypadku nieuczciwej kryminalizacji marynarzy. Mam przyjemność poinformować, że duńskie władze szybko wycofały się z planowanych działań i spowodowały, że niesprawiedliwość nie miała miejsca.”* Dodał także: *„Chcemy również pochwalić Duńską Marynarską Radę Opiekuńczą za zaangażowanie i opłacenie kosztów repatriacji.”*

(hs)

Rabunek przed licytacją

Statek „Linda” łotewskiego armatora pod banderą Kambodży miał zostać sprzedany na licytacji w porcie Dundalk (Irlandia), a uzyskana kwota miała być przeznaczona na wypłatę zaległych wynagrodzeń dla ukraińskiej załogi, która została w tym porcie porzucona cztery miesiące wcześniej.

Krótko przed planowanym terminem licytacji statek został - jak to określił inspektor ITF w Irlandii Ken Fleming - w nikczemny sposób obrabowany. Łupem rabusiów padło wyposażenie radiowe, elektryczne i nawigacyjne o łącznej wartości około 20.000 €. Kradzież ta oznacza mniej pieniędzy możliwych do uzyskania ze sprzedaży statku na pokrycie zadłużenia w stosunku do załogi. Kwota zaległych wynagrodzeń członków załogi sięga 42.000 €.

Ken Fleming komentując to wydarzenie powiedział między innymi: *„Ten niegodziwy czyn był dokonany przez ludzi, którzy doskonale wiedzieli, co robią. Zabrali oni najlepsze i najłatwiejsze do wyniesienia wyposażenie.”*

Mimo rabunku Ken Fleming ma nadzieję, że podczas licytacji uda się uzyskać kwotę wystarczającą na wypłatę załodze zaległych wynagrodzeń.

(hs)

Przeciw dumpingowi socjalnemu

Marynarzy i portowi związkowcy odpowiedzieli na sygnał ostrzegawczy ze strony norweskich związków zawodowych o wzrastającym dumpingu socjalnym w norweskim sektorze offshorowym, który - według nich - ma wyniszczający wpływ na norweskich marynarzy.

Związkowcy biorący udział we wspólnym (marynarzy i dokerów) posiedzeniu ITF-owskiego Komitetu Uczciwych Praktyk przyjęli 19 marca 2010 rezolucję popierającą związki zawodowe z Norwegii. Była to odpowiedź na rezolucję przygotowaną przez Norweskie Stowarzyszenie Oficerów Morskich, Norweski Związek Zawodowy Inżynierów Okrętowych oraz Norweski Związek Zawodowy Marynarzy, w której wzywają ITF i afiliowane w nim związki do działań przeciw dumpingowi socjalnemu i rosnącemu reflagingowi statków pracujących na norweskim szelfie kontynentalnym, na polach wydobywania ropy

naftowej i gazu. W swej rezolucji ostrzegają, że norwescy marynarze są zastępowani przez marynarzy innych narodowości na warunkach pracy i płacy dużo gorszych od norweskich standardów.

foto - www.itfglobal.org

Norrie McVicar, przewodniczący utworzonej przez ITF specjalnej grupy zajmującej się sprawami offshorowymi (OTFG - offshore task force group) komentuje: *„Wydawało się nieprawdopodobne, że taki kraj jak Norwegia zezwala na tak drugorzędne warunki płacy i pracy w swoim sztandarowym dla kraju sektorze, ale stopniowo to się już dzieje. Nasi norwescy koledzy alarmują i naszym pierwszym krokiem będzie powołanie grup OTFG do opracowania strategicznej kampanii. W międzyczasie ITF oferuje swoje usługi mediacyjne.”*

(hs)

Francja planuje prywatyzację PSC

Konfederacja francuskich związków zawodowych CFDT ostrzega, że planowana przez francuski rząd prywatyzacja Port State Control zagraża bezpieczeństwu żegluga. Konfederacja twierdzi, że towarzystwa klasyfikacyjne, które miałyby przeprowadzać inspekcje, będą w ciągłym konflikcie interesów, gdy będą musiały wybierać między lojalnością w stosunku do państwa a lojalnością w stosunku do klientów (armatorów).

Swoje plany francuski rząd uzasadnia brakiem odpowiedniej ilości inspektorów. Zdaniem CFDT to państwo powinno raczej wzmocnić rekrutację i szkolenie inspektorów, niż zlecać te czynności na zewnątrz.

Sekretarz Generalny CFDT stwierdził, że to państwo francuskie, a nie podwykonawca, musi być odpowiedzialne za inspekcje, konieczne do wyeliminowania niedopuszczalnych praktyk takich państw bandery jak Panama, Liberia, Wyspy Marshalla, Bahamy, Malta czy Cypr. Powiedział między innymi: *„Ludzie, którzy wzbogacili się dzięki straszliwej, nieuczciwej konkurencji, nie zmieniają swoich metod, jeśli nie będą się bać państwowej kontroli w portach, do których zawijają ich statki.”*

(hs)

Organizacja NSZZ „Solidarność” przy Świnoujskiej „Odrze” już nie istnieje

31 marca 2010 roku organizacja NSZZ „Solidarność” przy PPDiUR „Odra” w Świnoujściu przestała istnieć. Została wyrejestrowana z rejestru organizacji podstawowych w Zarządzie Regionu Pomorza Zachodniego. O przyczynach likwidacji oraz o ostatnich dniach organizacji rozmawiamy z wiceprzewodniczącym Komisji Międzyzakładowej Krzysztofem Czerwińskim.

Biuletyn Morski: Pytanie podstawowe - dlaczego podjęto decyzję o likwidacji organizacji przy PPDiUR „Odra” w Świnoujściu?

Krzysztof Czerwiński: Decyzja o likwidacji organizacji dojrzewała bardzo długo. Praktycznie o takim scenariuszu myśleliśmy już od 2003 roku, kiedy to ostatnia grupa pracowników otrzymała wypowiedzenia. Trwał już wtedy proces upadłości „Odry”. Syndyk masy upadłościowej wyprzedawał majątek przedsiębiorstwa. Wiązało się to również z koniecznością opuszczenia pomieszczeń, które zajmowała Komisja Międzyzakładowa oraz zaprzestaniem finansowania przez przedsiębiorstwo etatu, zgodnie z ustawą o związkach zawodowych. Zostaliśmy zmuszeni do wynajęcia pomieszczeń w innym miejscu. Znaleźliśmy takie w Świnoujściu, niedaleko przeprawy promowej. Jednak mimo niewygórowanych stawek, koszty zarówno czynszu, jak i energii elektrycznej, ogrzewania, łączności czy materiałów biurowych musieliśmy pokrywać z własnych środków. Wysokość składek członkowskich, a głównie problemy z ich ściągalnością, spowodowały, że kwoty z nich uzyskane nie wystarczały na pokrycie bieżących kosztów działalności Komisji Międzyzakładowej.

Nie bez znaczenia jest również fakt, że praktycznie kończy się proces upadłości „Odry”. Według posiadanych przez nas informacji, syndyk sprzedał już wszystko, co było możliwe. W chwili obecnej czeka jedynie na decyzję sądu o umorzeniu udziałów, jakie posiadała „Odra” w cypryjskiej spółce, która „de facto” od kilkunastu lat nie prowadzi żadnej działalności i nie ma chętnych do zakupu udziałów w „martwej” spółce. Koniec może nastąpić lada dzień i istniejące jeszcze Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Odra” w upadłości zostanie wykreślone z rejestru przedsiębiorstw. Trudno sobie wyobrazić, aby istniała organizacja związkowa przy nieistniejącym (nawet formalnie) przedsiębiorstwie.

B.M.: Skąd więc pieniądze na działalność, mimo bankructwa przedsiębiorstwa?

K.C.: Otrzymaliśmy rekompensatę za zajęty w stanie wojennym majątek Komisji Międzyzakładowej. Posiadanie tych pieniędzy było również powodem, że mimo upadku „Odry” w dalszym ciągu prowadziliśmy naszą działalność. Zdecydowaliśmy, że ponieważ rekompensata ta pochodziła z majątku związkowego, a ten z kolei ze skła-

dek członków, pieniądze te powinny wrócić do członków związku. Wykorzystywaliśmy je więc głównie na przyznawanie zapomóg w wypadkach losowych, bonów świątecznych czy na wyprawki dla dzieci rozpoczynających naukę w szkole. Utrata pracy, trudności ze znalezieniem nowej - Świnoujście nie jest dużym miastem - spowodowały, że po upadku „Odry” duża część członków naszej organizacji znalazła się w krytycznej sytuacji materialnej. Niestety, po ponad dwóch kadencjach również te środki wyczerpały się.



foto - archiwum

B.M.: Jak wielka była „Odrowska” organizacja - ilu liczyła członków?

K.C.: Na samym początku, w roku 1980, było nas ponad 4,5 tysiąca. Wówczas świnoujski kombinat eksploatował ponad czterdzieści dalekomorskich statków rybackich, posiadał własny port przeładunkowy z chłodniami, zakład przetwórstwa ryb i własną stocznię remontową. Do naszej organizacji należeli również pracownicy Zespołu Szkół Morskich w Świnoujściu. Brak dostępu do opłacalnych łowisk, przemiany społeczno-ekonomiczne lat dziewięćdziesiątych czy w końcu lekceważenie problemów polskiego rybołówstwa dalekomorskiego przez kolejne rządy doprowadziły do upadku „Odry”. Kolejne fale „redukcji” zatrudnienia, upadek poszczególnych rodzajów działalności przedsiębiorstwa (przetwórstwo ryb, remont statków) spowodowały gwałtowne zmniejszenie się liczby pracowników, a tym samym członków naszej organizacji. W roku 2006 odłączył się od naszej organizacji, tworząc samodzielną organizację podstawową, Ze-

spół Szkół Morskich. Na przełomie roku 2009/2010, po weryfikacji (skreślenia z powodu nie opłacania składek) pozostało nas jedynie 32 osoby, z czego blisko połowa to bezrobotni i emeryci.

B.M.: Jak doszło do podjęcia decyzji o likwidacji organizacji?

K.C.: W lutym 2010 roku przeprowadziliśmy referendum. Wszyscy członkowie zostali formalnie (na piśmie) powiadomieni o sytuacji i przedstawiono im pytanie, czy są za likwidacją organizacji, czy przeciw. Przeciwników poproszono o sugestie w sprawie dalszego finansowania działalności. W wyniku tego referendum jedynie trzy osoby były przeciw likwidacji organizacji. Tak więc „klamka zapadła”. Protokoły z referendum zostały wysłane do Zarządu Regionu, który z dniem 31 marca 2010 roku wykreślił Organizację Międzyzakładową przy PPDiUR „Odra” w Świnoujściu z rejestru organizacji podstawowych, po blisko trzydziestoletniej działalności.

B.M.: Co się będzie działo z byłymi już członkami organizacji?

K.C.: Jak już wspomniałem spora część naszych członków to bezrobotni lub emeryci. Do pozostałych kolegów, pracujących głównie na statkach obcych armatorów, wysłaliśmy w marcu propozycję przyłączenia się do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”. W liście do nich skierowanym informowaliśmy o możliwości dalszej przynależności do NSZZ „Solidarność” bez utraty ciągłości członkostwa i podaliśmy „techniczne” szczegóły, jak to mogą uczynić. Ilu z nich skorzystało z tej możliwości, nie wiem, tym bardziej, że informowaliśmy o możliwości wypełnienia deklaracji również poprzez stronę internetową OMK.

B.M.: Organizacja „Solidarności” przy „Odrze” była pierwszą organizacją w Świnoujściu, która posiadała swój własny sztandar. Co się z nim stanie po likwidacji organizacji?

K.C.: Tak, to prawda. Sztandar odrowskiej „Solidarności” był pierwszym sztandarem naszego Związku w Świnoujściu. Związkowcy z „Odry” mieli wielki szacunek dla

sztandaru i uważali go za jeden z najważniejszych symboli tożsamości związkowej. Świadczy o tym również fakt, że nasza organizacja była fundatorem sztandaru dla Podregionu „Solidarności” w Świnoujściu (dzisiejszy Oddział Zarządu Regionu).

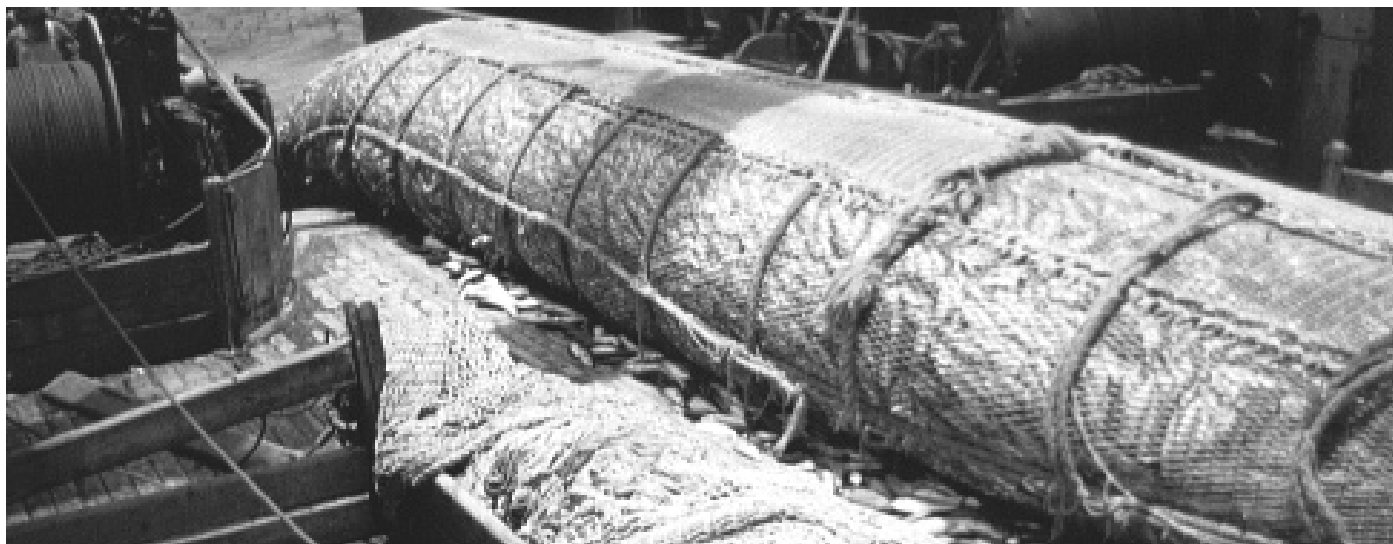
Rozważając przyszłość naszego sztandaru uznaliśmy, że nie może on po prostu „zniknąć”. Rozważanych było wiele koncepcji. Za główne kryterium przyjęliśmy możliwość dostępu do niego jak największej ilości ludzi. Po rozmowach z dyrektorem Muzeum Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu postanowiliśmy przekazać nasz sztandar do tego właśnie muzeum. W połowie 2010 roku zostanie tutaj otwarta ekspozycja poświęcona historii rybołówstwa morskiego w Świnoujściu, ze szczególnym uwzględnieniem „Odry”. Nasz sztandar będzie jednym z ważniejszych elementów tej wystawy. Mamy zapewnienie Dyrektora muzeum, że nawet po jej zamknięciu, sztandar nie zostanie schowany w magazynach, lecz będzie elementem stałej ekspozycji. Chciałbym tutaj dodać, że świnoujskie muzeum jest także bardzo licznie odwiedzane przez turystów zagranicznych, głównie z Niemiec. Nie ukrywam, że był to też jeden z powodów, który braliśmy pod uwagę, decydując się na przekazanie sztandaru do muzeum.

B.M.: Smutno, że o „matce Odrze” i odrowskiej „Solidarności” przypominać nam będzie jedynie eksponat w muzeum. Na zakończenie pytanie o Twoje osobiste plany. Co będziesz robił po likwidacji organizacji?

K.C.: Ja już jestem „wcześniejszym” emerytem (emerytura rybacka). Nie zamierzam jednak zrywać z „Solidarnością”. W najbliższym czasie złożę deklarację przystąpienia do Organizacji Marynarzy Kontraktowych. Mam zamiar być przydatnym dla Związku, choćby uczestnicząc w inspekcjach podczas tygodni akcji ITF, w czym mam już niejaki doświadczenie. Być może moje doświadczenie zarówno w pracy na morzu, jak i w działalności związkowej komuś się przyda. Jestem do dyspozycji.

B.M.: Dziękujemy i życzymy wszystkiego najlepszego.

*Rozmawiał Henryk Stachowiak
(foto - archiwum)*



Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego**Spotkanie współprzewodniczących**

22 kwietnia 2010 roku odbyło się spotkanie współprzewodniczących Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Podczas spotkania omówiono najistotniejsze bieżące sprawy.

Współprzewodnicząca ze strony rządowej, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namietko, przedstawiła bieżący stan prac nad projektem ustawy o pracy na morskich statkach handlowych. Projekt ustawy jest obecnie w trakcie uzgodnień biur prawnych Ministerstwa Infrastruktury oraz ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. W opinii prawników wejście w życie ustawy powinno być poprzedzone ratyfikacją Konwencji MLC (o pracy na morzu). Ponieważ niektóre zapisy projektowanej ustawy odwołują się do Konwencji, mogłoby dojść do sytuacji, że obowiązująca ustawa opierałaby się na konwencji, która nie obowiązywałaby w Polsce. Ponadto MPiPS ma inną koncepcję dotyczącą proponowanych w ustawie rozwiązań w sprawach podatkowych i ubezpieczeń społecznych.

Zwrócono uwagę na błędy w tłumaczeniu z języka angielskiego treści Konwencji MLC. Piszemy o tym w innym miejscu Biuletynu Morskiego, w artykule dotyczącym ratyfikacji „morskich” konwencji MOP. Przed ratyfikacją konwencji konieczny jest właściwie przetłumaczony i zweryfikowany jej tekst w języku polskim.

Janusz Maciejewicz, współprzewodniczący Zespołu ze strony pracowniczej, zwrócił uwagę, że należy w trybie bardzo pilnym podjąć prace nad opracowaniem ustawy o pracy na morskich statkach rybackich oraz rozpoczęciem procesu ratyfikacji Konwencji Nr 188 o pracy w rybołówstwie. O tym również pisaliśmy w wymienionym wyżej artykule.

Wyraził on również zdziwienie, że zmiany zapisów w projektowanej ustawie o pracy na morskich statkach handlowych dotyczące Marynarskich Rad Opiekuńczych nie są przez autorów konsultowane ze stronami Zespołu. Treść projektowanych zmian otrzymał drogą nieoficjalną od księdza ze Stella Maris.

Podczas spotkania omówiono ponadto projektowaną przez Ministerstwo Skarbu Państwa prywatyzację PRO. Zwrócono uwagę, że nie znajduje on poparcia społecznego. Omówiono również sprawy kwot połowowych dla statków „Dalmoru”. Poinformowano także, że sprawa „Medical Radio” zostanie umieszczona w ustawie o bezpieczeństwie morskim, w której znajdują się odpowiednie delegacje dla Ministerstwa Zdrowia, umożliwiające zabezpieczenie środków finansowych na funkcjonowanie radia.

Poza tym podczas spotkania Janusz Maciejewicz zwrócił uwagę, że ratyfikowana niedawno Konwencja między Polską i Norwegią o unikaniu podwójnego opodatkowania różni się w znaczący sposób od projektu tej konwencji, który otrzymaliśmy do zaopiniowania na początku 2007 roku. Wprowadzono bardzo niekorzystne zmiany, dotyczące szczególnie opodatkowania dochodów

polskich marynarzy z pracy na statkach zarejestrowanych w norweskim międzynarodowym rejestrze statków (NIS). Podczas całego procesu negocjacyjnego ze stroną norweską, przed wprowadzeniem tak żywotnych i niekorzystnych dla marynarzy zmian, ani razu nie zasięgnięto opinii polskich morskich związków zawodowych.

Na zakończenie spotkania ustalono, że najbliższe posiedzenie Zespołu Trójstronnego odbędzie się w drugiej połowie czerwca 2010 roku.

Henryk Stachowiak

Energetyczne rafy koralowe?

Farmy wiatrowe, jedna z najpopularniejszych obecnie metod uzyskiwania „ekologicznej” energii, często lokalizowane są z dala od lądu. W roku 2009 na morzach wokół Europy osadzono około 200 konstrukcji z turbinami wiatrowymi, a szacuje się, że jeżeli wszystkie zatwierdzone już projekty doczekają się realizacji, ich liczba w ciągu najbliższych kilkunastu lat zwiększy się dziesięciokrotnie.



foto - archiwum

Obawy ekologów, że będą one miały negatywny wpływ na środowisko morskie, raczej nie potwierdzają się. Okazuje się, że farmy te nad wodą „łapią” wiatr, a pod wodą przyciągają zwierzęta. Szwedzcy badacze z uniwersytetu w Sztokholmie odkryli, że podwodne elementy wiatraków są atrakcyjnym siedliskiem dla wielu gatunków zwierząt dennych. Stabilne konstrukcje, często wzmacniane blokami skalnymi lub betonowymi, zaczynają pełnić funkcję podobną do raf koralowych. Wokół nich stopniowo koncentruje się życie. Sztuczne rafy są chętnie kolonizowane między innymi przez małże, w tym popularne omułki, z kolei na nich żerują kraby, inne skorupiaki oraz ryby. Badacze twierdzą, że odpowiednio kształtując podwodne elementy farm wiatrowych, możemy tworzyć ostoje dla licznych zwierząt.

H.S.

(na podstawie - „Świat Nauki” 3/2010)

Ratyfikacje „morskich” konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy

Od początku 2010 roku daje się zauważyć przyspieszenie procesu ratyfikacji „morskich” konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy. Są to: Konwencja Nr 185 dotycząca krajowych dowodów tożsamości marynarzy, Konwencja MLC o pracy na morzu oraz Konwencja Nr 188 dotycząca pracy w rybołówstwie.

Po ratyfikacji na początku roku przez Brazylię, Bośnię i Hercegowinę oraz Federację Rosyjską Konwencji Nr 185, w dniu 9 lutego 2010 roku weszła ona w życie. Łącznie ratyfikowało ją 19 państw. Pozostałe dwie konwencje w dalszym ciągu oczekują na ratyfikowanie ich przez odpowiednią ilość państw.

Bośnia i Hercegowina jest pierwszym państwem, które ratyfikowało Konwencję Nr 188 (o pracy w rybołówstwie). Aby weszła ona w życie, musi ratyfikować ją co najmniej dziesięć państw, w tym co najmniej osiem państw „nadbrzeżnych” (mających dostęp do morza).



foto - P. Caban

Konwencja MLC z kolei została dotychczas ratyfikowana przez dziewięć państw. W roku 2010 (do 12 kwietnia) dokumenty ratyfikacyjne złożyły: Bośnia i Hercegowina, Hiszpania, Chorwacja i Bułgaria. Pozostałe państwa to: Liberia, Wyspy Marshalla, Bahamy, Norwegia i Panama. Aby konwencja mogła wejść w życie, musi zostać ratyfikowana przez co najmniej 30 państw

posiadających co najmniej 33 procent światowego tonażu statków. Warunek tonażowy został już spełniony.

Przyspieszenie z początkiem roku 2010 procesu ratyfikacji „morskich” konwencji MOP powinien zachęcić morskie związki zawodowe na całym świecie do nacisków na władze krajowe, aby ratyfikowały wszystkie trzy konwencje.

Sekretarz Sekcji Marynarzy ITF - Jon Withlow - powiedział między innymi: *„Ratyfikacja Konwencji Nr 185 przez Brazylię, Bośnię i Hercegowinę oraz Federację Rosyjską pokazuje, że jest ona ciągle istotna. Powinno to zdopingować pozostałe kraje do podobnego działania. Jeżeli potrafimy utrzymać ten rozpęd, to możemy się spodziewać że również konwencja MLC, jak i Konwencja Nr 188 wejdą w życie w 2011 roku.”*

Polska nie ratyfikowała dotychczas żadnej z tych trzech konwencji. Rozpoczął się jednak proces legislacyjny skierowany do ratyfikacji Konwencji MLC. Podczas konsultacji społecznych dotyczących złożonego przez ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej wniosku o ratyfikację, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zwróciła uwagę na bardzo istotny jego mankament. Jak już wcześniej sygnalizowaliśmy podczas prac nad projektem ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, która w dużej mierze opiera się na przepisach zawartych w Konwencji MLC, polskie tłumaczenie konwencji zawiera wiele błędów, które często wypaczają zarówno samą treść, jak i istotę zapisów konwencji. Naszym zdaniem skierowany do Sejmu RP wniosek o ratyfikację Konwencji MLC powinien zawierać jej zweryfikowane tłumaczenie. Po ewentualnej ratyfikacji tekst konwencji zostanie opublikowany w dzienniku Ustaw i stanie się obowiązującym na terytorium RP prawem, dlatego kwestia rzetelnego tłumaczenia jest tak bardzo istotna.

Liczymy również, że wkrótce rozpoczną się prace zmierzające do ratyfikacji pozostałych dwóch konwencji. Szczególnie ważną jest naszym zdaniem Konwencja Nr 188 o pracy w rybołówstwie. Wejście w życie nowej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych może spowodować prawne perturbacje związane z pracą na statkach i kutrach rybackich. Dotychczas obowiązująca ustawa o pracy na morskich statkach handlowych obejmuje obie grupy zawodowe (marynarzy i rybaków). Nowa ustawa natomiast nie będzie dotyczyła rybaków. Istnieje więc pilna potrzeba rozpoczęcia prac nad ustawą o pracy na statkach i kutrach rybackich. Ponieważ nie powinna być ona sprzeczna z Konwencją 188, wydaje się naturalne, że prace zarówno nad przygotowaniem nowej ustawy, jak i przygotowaniem ratyfikacji, powinny przebiegać równolegle.

Henryk Stachowiak

Sprawozdanie z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” za rok 2009

Przedstawiamy poniżej w telegraficznym skrócie naszą działalność w roku 2009. Są to jedynie suche fakty, za którymi kryje się niejednokrotnie ogrom pracy. Przykłady załatwiania roszczeń marynarzy czy działalności szkoleniowej opisaliśmy przy sprawozdaniu.

Zainteresowanych szerszą informacją zapraszamy na naszą stronę internetową www.omk.org.pl

Uruchomienie zdalnego (internetowego) systemu głosowań

Ze względu na trudności z „wpasowaniem” pracowników morskich pływających na „kontraktach” w ramy Statutu NSZZ Solidarność podjęliśmy decyzję o zaprojektowaniu i uruchomieniu internetowego systemu do głosowań.

System w pełni gwarantuje identyfikację głosującego członka OMK, jak i w razie potrzeby tajność przeprowadzanych głosowań. Wprowadzenie tego systemu daje możliwość szybkiego podejmowania decyzji w oparciu o większe grono członków Związku.

Działalność OMK na terenie Trójmiasta

OMK podejmowała kolejne próby rozbudowy Związku na terenie Trójmiasta. Niestety efekty w roku 2009 nie były zadawalające. Jedynym plusem jest zaangażowanie w promocję naszego Związku na tamtym terenie dwóch członków OMK, którzy przy braku zaplecza niestety mają bardzo małe szanse na jakiegokolwiek powodzenie.

Mamy nadzieję, iż w przyszłym roku uda się osiągnąć porozumienie z Organizacją Międzyzakładową Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, na bazie którego będzie można wspólnie budować NSZZ „Solidarność” dla marynarzy.

Promowanie „bezpiecznego” (świadomego) podejmowania pracy

Także w bieżącym roku kontynuowaliśmy współpracę z Akademią Morską w Szczecinie i Zespołem Szkół Morskich w Świnoujściu. Przeprowadzaliśmy szkolenia ze wszystkimi studentami i uczniami udającymi się na pierwszą praktykę morską, jak i ze studentami zaocznymi.

Nawiązaliśmy poza tym kontakty z Prywatną Szkołą Morską i AM w Gdyni, lecz ze względu na brak biura w Gdyni, zajęcia w tych uczelniach zostały zawieszone.

Zakup i uruchomienie zewnętrznego serwera

Na początku roku został zakupiony i uruchomiony zewnętrzny serwer w celu przechowywania i katalogowania informacji związanych z przepisami prawnymi, prowadzonymi roszczeniami i wszelkimi informacjami i materiała-

mi, które są potrzebne do codziennej pracy. Taki sposób archiwizacji danych pozwala na korzystanie z pełnych zasobów we wszystkich miejscach z dostępem do Internetu, przez co pracownicy dzielący pracę w Związku z pracą na morzu oraz z innych miast niż Szczecin mają ciągły dostęp do informacji.

Otwarcie biura terenowego OMK w Świnoujściu

W porozumieniu z Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” udało się wydzielić na potrzeby OMK część biura, gdzie mamy stanowisko pracy. Biuro zostało wyposażone w sprzęt biurowo - komputerowy oraz bezprzewodową sieć internetową.

Na potrzeby biura terenowego w Świnoujściu zatrudniono 3 pracowników „rotacyjnych”, którzy dzielą pracę na morzu z pracą na potrzeby Związku. Po kilku tygodniach działań znacznie wzrosła aktywność członków OMK z tego obszaru, wstąpiło też do związku sporo nowych osób. Pracownicy zostali przeszkoleni na potrzeby przyjmowania roszczeń marynarzy, jak i udzielania porad w sprawach związanych z zatrudnieniem. Docelowo w roku 2010 pracownicy OMK ze Świnoujścia powinni prowadzić roszczenia marynarzy z tamtego obszaru przy konsultacjach z biurem w Szczecinie.

Bezpłatny serwis pracy dla marynarzy - „Sea4You”

W związku z ogólnościowym kryzysem, który także dotknął marynarzy, nasz serwis odnotował spadek zainteresowania wśród armatorów i pośredników pracy w roku 2009. Cieszył się nadal zainteresowaniem wśród marynarzy i na koniec roku liczba zarejestrowanych użytkowników zbliżała się do 2500. Liczba zarejestrowanych pracodawców pozostała na niezmienionym poziomie - 60. Pod koniec roku, zgodnie z uchwałą Komisji, OMK rozpoczęła przygotowania do kolejnej kampanii reklamowej na rok 2010.

Roszczenia i pomoc prawna dla członków OMK

W roku 2009 rozpoczęliśmy 32 roszczenia złożone przez marynarzy należących do OMK, z czego:

- 22 sprawy udało się zamknąć z pozytywnym skutkiem,
- 7 nadal pozostaje otwartych,
- 3 sprawy zakończone zostały negatywnie,
- 5 spraw po uzyskaniu dodatkowych informacji i dokładniejszej analizie okazało się bezpodstawnych.

Główne tematy roszczeń w roku 2009 to:

- Nie wypłacane lub źle wypłacane świadczenia chorobowe,
- Nie wypłacana rekompensata za przedterminowe zerwanie umowy o pracę,

- Żle naliczane lub nie wypłacane wynagrodzenie za pracę w nadgodzinach.
Po przeliczeniu walut, w których były wypłacane należności, rok 2009 zamyka się kwotą **193 tys. złotych** odzyskanych pieniędzy.

Pomoc finansowa:

- a) Pomoc dla członków OMK z Funduszu Edukacji i Rozwoju Krajowej Sekcji Morskiej.
W roku 2009 udzielono pomocy finansowej (częściowej refundacji kosztów szkoleń) **222** członkom OMK.
- b) Pomoc dla członków OMK z Funduszu Pomocy Socjalnej Krajowej Sekcji Morskiej.
W roku 2009 udzielono **1** bezzwrotną zapomogę.
- c) Pomoc dla członków OMK z Funduszu Zapomóg Zwrotnych OMK.
W roku 2009 udzielono **12** zapomóg zwrotnych.
- d) Zasiłki statutowe dla członków OMK z Funduszu OMK.
W roku 2009 udzielono:
14 zasiłków statutowych z tytułu urodzenia dziecka,
17 zasiłków statutowych z tytułu śmierci członka rodziny .
Dokumenty, na których wykazano szczegółowe wpływy i wydatki, pozostają do wglądu dla zainteresowanych członków organizacji w archiwum OMK NSZZ „Solidarność”.

Inna działalność:

- Członkowie OMK wchodzili w skład grup inspektorskich podczas Bałtyckiego Tygodnia Akcji ITF.
- Przygotowania i rozpoczęcie prac związanych z wyborami nowych władz OMK na kadencję 2010 - 2014.
- Analiza umowy polsko - norweskiej dotyczącej ubezpieczeń społecznych dla marynarzy pracujących pod NIS po 5 latach jej obowiązywania oraz podjęcie działań na rzecz jej przedłużenia wraz z próbą osiągnięcia dodatkowych korzyści dla marynarzy.
- Kontynuacja współpracy z firmą rozliczającą polskich marynarzy pracujących pod banderą niemiecką.
- Reprezentowanie marynarzy z OMK na uroczystościach „Solidarności” o tematyce morskiej.
- Kontynuacja współpracy z kancelarią prawniczą w sprawach podatkowych zgłoszonych przez członków OMK.
- Organizacja ogniska dla marynarzy.
- Wizytowanie statków z polskimi załogami, zawijające do szwajcarskiego portu. Niestety w roku 2009 znacznie zmalał ruch statków handlowych.
- OMK przystąpiła do bazy danych Krajowej Sekcji Morskiej.

Szczecin 01.03.2010
Tymoteusz Listewnik
Przewodniczący

Upór popłaca

Organizacja Marynarzy Kontraktowych przy wsparciu Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zakończyła najdłuższej prowadzone do tej pory roszczenie w imieniu członka Związku. Wypadek marynarza nastąpił w grudniu 2006 roku - wypłata odszkodowania nastąpiła pod koniec 2009. To blisko 3 lata zmagania z włoskim armatorem oraz jego klubem ubezpieczeniowym.

Marynarz miał problemy od samego początku, gdy nie chiano wypłacić mu świadczenia chorobowego tuż po wypadku - w sumie zanim je odzyskał, minęło kilka miesięcy. Następnie sprawy poszły w kierunku komisji lekarskich, określenia uszczerbku na zdrowiu, kolejnych operacji itd. Za każdym razem, gdy ubezpieczyciel ustalał kolejną komisję lekarską, mijały miesiące. Następnie długie oczekiwania na decyzje dotyczące kontynuacji leczenia bądź wypłaty odszkodowania. Pomiędzy Związkiem i armatorem dodatkowo pojawiła się postać szwajcarskiego przedstawiciela klubu P&I, działającego na zlecenie strony włoskiej. Po wielu miesiącach kolejnych zmagania z armatorem oraz P&I byliśmy zmuszeni zaangażować w dochodzenie roszczenia włoską kancelarię prawną, która potrzebowała kolejnego roku, aby przejść wszelkie procedury prawne. Głównym problemem było podważanie przez ubezpieczyciela stopnia uszczerbku na zdrowiu przy jednoczesnym zapisie, iż marynarz jest zdolny do dalszego wykonywania swojego zawodu. W końcu osiągnęliśmy nasz cel i marynarz otrzymał przysługujące mu odszkodowanie.

TL

Związek szkoli

Przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i Organizacji Marynarzy Kontraktowych kontynuują współpracę z Akademią Morską w Szczecinie oraz Zespołem Szkół Morskich w Świnoujściu, polegającą na cyklicznych szkoleniach dla studentów i uczniów będących na początku swojej kariery morskiej. Prowadzone zajęcia obejmują zagadnienia związane między innymi z:

- podejmowaniem pracy na statkach dla armatorów zagranicznych;
- pośrednictwem pracy dla marynarzy;
- warunkami zatrudnienia i układami zbiorowymi;
- ubezpieczeniem zdrowotnym, chorobowym i procedurami odszkodowawczymi;
- najczęściej spotykanymi przypadkami utrudniającymi prowadzenie roszczeń.

Dodatkowo przekazujemy informacje, w jaki sposób marynarze objęci układami zbiorowymi oraz członkowie Związku Zawodowego afiliowanego w ITF mogą szukać pomocy.

TL

Europejska żegluga promowa – apel do polityków

Żegluga promowa jest jedną z najistotniejszych gałęzi żeglugi w całej Europie. Niestety, konkurencja między poszczególnymi armatorami sprowadza się w gruncie rzeczy do dumpingu socjalnego, polegającego na zatrudnianiu załóg spoza krajów Unii Europejskiej czy szerzej - spoza krajów zaliczających się do Europejskiego Obszaru Gospodarczego - na znacznie gorszych warunkach płacowych. Powoduje to drastyczny spadek zatrudnienia marynarzy unijnych. Problem ten jest obserwowany już od wielu lat. Rozwiązaniem byłoby ustanowienie na szczeblu Unii Europejskiej jednolitych przepisów prawnych, regulujących sprawy zatrudnienia, obsady załogowej i warunków pracy w tej gałęzi żeglugi. Próby takie zostały podjęte już w końcu lat 90-tych. Komisja Europejska opracowała projekt dyrektywy w sprawie warunków obsady etatowej w europejskiej żegludze promowej. Ze względu na opór niektórych państw członkowskich, po kilku latach projekt ten został wycofany.

Aby wyeliminować dumping socjalny i zatrzymać spadek liczby Europejczyków zamierzających podjąć pracę w żegludze, a szczególnie żegludze promowej, Europejska Federacja Transportowców (ETF) nawołuje do podjęcia pilnych działań. Odpowiadając na wezwanie ETF, polskie związki zawodowe afiliowane w ETF i zrzeszające marynarzy, czyli: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, wystosowały apel skierowany do Premiera Rządu RP, Ministra Infrastruktury, szefów Klubów Parlamentarnych, Przewodniczącego Parlamentu Europejskiego i do pozostałych polskich posłów do Parlamentu Europejskiego. W apelu tym piszemy:

„Propozycja ram prawnych, chroniących zatrudnienie marynarzy pracujących na statkach UE wykonujących regularne serwisy promowe na wodach europejskich, była tematem długotrwałych dyskusji w ostatnich latach między partnerami społecznymi w sektorze morskim, a także w instytucjach UE.

Komisja Europejska zaproponowała w kwietniu 1998 roku projekt dyrektywy w sprawie warunków obsady załogowej w regularnych serwisach pasażerskich i promowych między Państwami Członkowskimi (COM/98/251). Propozycja dyrektywy wywołała obawy licznych Państw Członkowskich i chociaż uzyskała poparcie Parlamentu Europejskiego, blokowana była przez wiele lat w Radzie Ministrów. W efekcie Komisja Europejska postanowiła wycofać propozycje w roku 2004 i poprosiła dwóch uznanych partnerów społecznych na poziomie europejskim, ETF i ECSA, o wypracowanie porozumienia na temat warunków obsady załogowej dla sektora promowego w ramach Europejskiego Sektorowego Dialogu

Społecznego dla transportu morskiego. Od tamtej pory wszelkie wysiłki na rzecz powrotu do dyskusji nad ramami regulacyjnymi dla pracowników na promach kończyły się niepowodzeniem, głównie ze względu na stały sprzeciw armatorów europejskich wobec dokonania postępu w tej sprawie. W istocie, co stwierdzamy z żalem, oraz mimo zachęty ze strony Komisji Europejskiej, negocjacje między ETF i ECSA nie powiodły się i do dzisiaj nie osiągnięto żadnego porozumienia.

Dyrektywa w sprawie warunków obsady załogowej dawała podstawy prawne wdrożenia wspólnej polityki, zgodnie z którą załogi promów pływających regularnie między europejskimi krajami objęte byłyby warunkami nie gorszymi od zastosowanych w tych krajach. Kluczowym problemem, potwierdzonym przez Komisję Europejską, jest nieuczciwa konkurencja i potrzeba zagwarantowania statkom zarejestrowanym w krajach UE możliwości konkurowania z wszelkimi formami substandardowej żeglugi, zachowując równocześnie przestrzeganie norm UE i obsadę załogową składającą się z marynarzy z krajów UE. Dyrektywa regulująca warunki obsady załogowej, zgodnie z zasadą „równego wynagrodzenia za równą pracę”, z pewnością wyeliminuje dumping socjalny na morzu poprzez ograniczenie tańszych załóg spoza Wspólnoty, wypierających również polskich marynarzy z europejskiego rynku pracy.

Sytuacja, w jakiej marynarze dyskryminowani są na podstawie ich przynależności państwowej i miejsca zamieszkania, wzywa do zharmonizowanej regulacji na poziomie UE, pozwalającej położyć kres temu zjawisku.

Ponieważ w sprawie propozycji dyrektywy dotyczącej warunków obsady załogowej na promach w UE doszło do impasu w Radzie Europejskiej, gdzie reprezentowane są rządy i ministrowie Państw Członkowskich, zwracamy się z prośbą o wsparcie działań i uruchomienie inicjatyw umożliwiających powrót do dyskusji na forum Rady oraz wywarcie wpływu na Komisję, aby wystąpiła z nową inicjatywą ustawodawczą w tej dziedzinie.

Mamy pełną świadomość implikacji politycznych, jakie taka inicjatywa może spowodować i rozumiemy delikatność sprawy, jaka już była długo debatowana w przeszłości.

Niemniej przekonani jesteśmy, że w interesie całej Wspólnoty leży zachowanie i rozszerzenie uczciwej i społecznie zrównoważonej branży żeglugowej, w jakiej wysoce wyszkoleni i dobrze wynagradzani marynarze cieszą się adekwatnymi warunkami pracy i życia - niezależnie od ich przynależności państwowej - i gdzie armatorzy operować mogą skutecznie w regulowanym i konkurencyjnym środowisku, zgodnie z najwyższymi standardami.”

H.S.

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

www.solidarnosc.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” ORGANIZA-
CJA 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

www.marynarz.org.pl

MKZ NSZZ „S” PŻM

pl. Rodła 8

70-419 SZCZECIN

tel. Przewodniczący (0-91) 359 4085

tel. Sekretariat (0-91) 359 4078

(0-91) 359 4079

tel./fax (0-91) 359 4084

e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S” „DALMOR”

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. (0-58) 627 6264

fax (0-58) 620 1845

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

Państwo portu wyładunku w walce z nielegalnymi połowami

Co roku mają miejsce liczne wykroczenia przeciwko zasadom obowiązującym w rybołówstwie, takie jak: połowy bez zezwolenia, łowienie gatunków chronionych, korzystanie z zabronionego sprzętu rybackiego czy też nierespektowanie kwot połowowych. Zagraża to zasobom ryb i stanowi silny czynnik destabilizacji gospodarki rybackiej. Do tej pory jednak żaden ze stosowanych środków kontroli nie okazał się wystarczająco skuteczny, by umożliwić wyeliminowanie nielegalnych połowów. Inspekcje na pełnym morzu, które muszą ograniczać się do trzech lub czterech godzin, nie pozwalają na przeprowadzenie dogłębnej kontroli ładunków statków, które transportują czasami kilkaset ton ryb. To samo można powiedzieć o systemie monitoringu satelitarnego statków (VMS). Narzędzie to pozwala co prawda śledzić trasy statków, ale nie jest w stanie precyzyjnie stwierdzić, czy statek dokonywał połowów w czasie nawigacji. Wreszcie trzecia grupa środków, czyli wysyłanie obserwatorów na statki rybackie, także nie okazała się wystarczająco skuteczna. Ponadto środki te są kosztowne, a więc trudne do wdrożenia w państwach rozwijających się.

Dlatego też niezwykle ważne jest, aby tę odpowiedzialność przejęły władze państwa portu, w którym statki wyładują towary. Wystarczył jeden rok negocjacji w ramach FAO, by 91 państw uzgodniło treść „porozumienia dotyczącego środków państwa portu zmierzających do walki z nielegalnymi, nieraportowanymi i nieuregulowanymi połowami”. „Szybkie działanie można tłumaczyć tym, że to nowe narzędzie prawne stanowi ukoronowanie procesu, który FAO rozpoczęła 16 lat temu” - wyjaśnia Jean-François Pulvéris de Séligny, dyrektor działu gospodarki i polityki w departamencie rybołówstwa i akwakultury FAO. „Porozumienie to jest o tyle ważne, że nie dotyczy jednego rodzaju zasobów i że nie jest przeznaczone do stosowania wyłącznie na pełnym morzu” - dodaje. Ponadto, nie obejmuje ono jedynie statków rybackich, ale uwzględnia wszystkie jednostki związane z rybołówstwem: statki chłodnie, jednostki zaopatrzenia itp. Jest to sposób, by zabezpieczyć się przed pirackimi przeładunkami na pełnym morzu.

W ramach tego porozumienia państwa zobowiązują się w pierwszej kolejności ustanowić i opublikować w Internecie listę wyznaczonych portów, w których będą mogły być przeprowadzane kontrole zwalczające nielegalne połowy. Gdy kapitan statku rybackiego poda port wyładunku, będzie musiał zakomunikować państwu portu pewną liczbę informacji, takich jak: posiadane zezwolenia na połów oraz przeładunek, łączny odłów na pokładzie, odłowy do wyładunku itp. Kapitan powinien także zadbać o to, by wszystkie informacje były przekazywane

z wystarczającym wyprzedzeniem, tak aby państwo portu mogło je zweryfikować albo skontaktować się z państwem bandery w celu sprawdzenia niektórych danych.

Jeśli państwo portu uzyska informacje, które poddają w wątpliwość legalność ładunku ryb, ma prawo odmówić statkowi dostępu do portu. W takim przypadku statek ten nie może skorzystać z infrastruktury portowej, by dokończyć wyładunku, przeładunku, pakowania lub przetworstwa ryb. Nie może także korzystać z usług portowych, żeby zatankować paliwo, uzupełnić zaopatrzenie, dokończyć czynności konserwacyjnych lub użyć suchego doku. Państwo portu ma prawo w podobny sposób zabronić dostępu do portu, jeśli państwo bandery nie przekazało żądanych informacji odpowiednio wcześniej. Informacja o takiej odmowie jest natychmiast przekazywana do państwa bandery, państw nadbrzeżnych, regionalnych organizacji ds. rybołówstwa (ORGP) oraz do innych właściwych organizacji międzynarodowych. Jeśli w grę wchodzi bezpieczeństwo załogi lub statku, zakaz wejścia do portu jest oczywiście natychmiast uchylany.

Rozporządzenie unijne

Porozumienie FAO stanowi normę minimalną, którą należy uzupełnić o bardziej wiążące środki na szczeblu regionalnym. Unia Europejska już zaleciła wdrożenie bardziej restrykcyjnych środków, opartych na kontroli państwa portu, w ramach niektórych regionalnych organizacji rybołówstwa. Kontrola państwa portu obowiązuje w ramach Międzynarodowej Komisji Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego w przypadku wyładunków tuńczyka błękitnopłetwego, Organizacji Rybołówstwa Północno-Zachodniego Atlantyku dla wszystkich wyładunków oraz Komisji Rybołówstwa Północno-Zachodniego Atlantyku dla wyładunków ryb mrożonych. Wreszcie, we wrześniu 2008 r. Unia Europejska przyjęła rozporządzenie zwalczające nielegalne połowy [Rozporządzenie (WE) nr 1005/2008 ustanawiające wspólnotowy system zapobiegania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom oraz ich powstrzymaniu i eliminowaniu], które weszło w życie 1 stycznia 2010 r. To rozporządzenie, bardziej restrykcyjne niż porozumienie FAO, dotyczy wszystkich wyładunków produktów morza przybywających z państw trzecich drogą morską, lądową lub powietrzną. Na podstawie możliwości kontroli państwa portu (lub rynku) rozporządzenie to zaleca między innymi wdrożenie systemu certyfikacji połowów, by zapewnić możliwość monitorowania importowanych produktów lub stworzenie systemu alarmowego, pozwalającego dzielić się informacjami na temat statków podejrzanych o nielegalne połowy.

W przypadku wątpliwości co do ładunku statku państwo portu ma drugie rozwiązanie do dyspozycji: pozwolić podejrzaną jednostkę przybić do portu, aby następnie dokonać inspekcji ładunku. Inspektorzy państwa portu mają wówczas prawo sprawdzić, czy dokumenty identyfikacyjne odpowiadają informacjom podanym przez statek. Mogą także żądać okazania innych dokumentów: rejestrów połowów, dzienników pokładowych, listy załogi, planów rozmieszczenia ładunku itp. Mają również prawo sprawdzić sprzęt rybacki i dokonać kontroli ryb w ładowni.



foto - archiwum

W ramach tego porozumienia państwa sygnatariusze zobowiązały się, bezpośrednio lub poprzez instytucję międzynarodową, do pomocy państwom rozwijającym się w stworzeniu ram prawnych pozwalających na takie kontrole, do ułatwienia im uczestnictwa w pracach organizacji międzynarodowych oraz do zapewnienia im wsparcia technicznego. „*Ten bardzo rozbudowany artykuł umożliwia uczestnictwo coraz większej liczby państw w porozumieniu, co gwarantuje, że statki nie będą uciekać do innych portów*” - tłumaczy Jean-François Pulvéris z FAO. Jest to również dobry sposób walki z tzw. „wygodnymi portami”. Porozumienie przewiduje także utworzenie sieci pozwalających państwom dzielić się informacjami na temat statków prowadzących nielegalne połowy.

Porozumienie, zawierające minimalne normy, zostało przyjęte w listopadzie 2009 r. w czasie konferencji FAO. Wejdzie w życie, gdy ratyfikuje je co najmniej 25 państw. Jednakże, aby nie opóźnić tego procesu, każdy kraj może mimo to stosować je tymczasowo, tak jak dzieje się to w Unii Europejskiej. Jednocześnie FAO nadal opracowu-

je światowy rejestr statków podejrzanych o prowadzenie nielegalnych połowów i pracuje nad procesem oceny kryteriów skuteczności działania państwa bandery.

Co ciekawe, to porozumienie międzynarodowe stało się bezpośrednim źródłem inspiracji do negocjacji w dziedzinie prawa pracy. FAO właśnie przygotowuje, we współpracy z Międzynarodową Organizacją Pracy, instrument prawny pozwalający kontrolować warunki pracy rybaków.

H.S.

(źródło - „Fisheries and aquaculture in Europe”)

Krótko

Europejski Dzień Morza

20 maja obchodzimy Europejski Dzień Morza. Z tej okazji hiszpańska prezydencja UE, rząd księstwa Asturii oraz Komisja Europejska organizują wielką konferencję, zrzeszającą strony zainteresowane wokół tematu innowacyjności w sektorach morskich oraz jej oddziaływania na konkurencyjność, ochronę środowiska i rozwój zrównoważony stref przybrzeżnych. Konferencja ta odbędzie się w Gijón (Asturia) w dniach od 19 do 21 maja 2010 roku. Oprócz około 40 seminariów dotyczących poszczególnych aspektów zintegrowanej polityki morskiej, przewidziane są inne inicjatywy związane z morzem, jak np. wystawy, prezentacje statków w porcie w Gijón oraz kampanie uświadamiające istotną wagę morza. Komisja zachęca także wszystkie zainteresowane podmioty z europejskich sektorów morskich do organizowania, poza tą główną imprezą, własnych zdecentralizowanych imprez dotyczących ich dziedzin aktywności, aby na własnym poziomie włączyć się w obchody tego dnia.

(hs)

Unijny system kontroli rybołówstwa

Rada Ministrów Rybołówstwa przyjęła reformę systemu kontroli zaproponowaną przez Komisję w 2008 roku. Nowe rozporządzenie weszło w życie 1 stycznia 2010 r., pomimo iż niektóre środki zostały przesunięte na rok 2011, umożliwiając państwom członkowskim pełne przygotowanie się do ich wdrożenia. Nowe rozporządzenie przewiduje w szczególności skoordynowane inspekcje na całej długości łańcucha dostaw, od sieci rybackiej do talerza konsumenta, wprowadzenie kompletnego systemu identyfikowalności, sankcji odstraszaających, systemu punktów za poważne przewinienia popełnione przez kapitanów, operatorów i armatorów, możliwość zawieszenia lub zredukowania pomocy finansowej Unii w razie niestosowania się do zasad, większe możliwości Komisji w zakresie zmniejszenia uprawnień do połowów w razie powtarzających się przypadków nadmiernych połowów, inspekcje bez uprzedzenia prowadzone przez pracowników Komisji, rozszerzenie kompetencji Wspólnotowej Agencji Kontroli Rybołówstwa itp.

(hs)

PANAMA

w obiektywie Dariusza Zwierzchowskiego

