



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarki i Rybaków NSZZ „**SOLIDARNOŚĆ**”

NR 4 (62) PAŹDZIERNIK-LISTOPAD-GRUDZIEŃ 2011

ISSN 1426-1006



Motto:

*„Szacunek wraz z publicznymi jego objawami
winien przypadać wyłącznie za to, jak się robi swoją robotę,
a nie za to, jaką ta robota zajmuje pozycję w hierarchii funkcji.”*

Tadeusz Kotarbiński

SPIS TREŚCI

Przeminął 2011 rok... Kilka refleksji	3
Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	4
Wypadek czy nie wypadek – kolejna sprawa z PŻM/Cyfadaco	5
VII Kongres Związku Zawodowego Marynarzy Rosji	5
Wiadomości ze świata	6
Światowa walka z piractwem	8
Dwa stanowiska	10
Porwania	11
Bałtycki Tydzień Kampanii ITF	12
Grudniowe refleksje	13
Wspomnienie o kapelanie	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 13 stycznia 2012 roku
Zdjęcie na okładce - D. Zwierzchowski



**„Drogi Bartku, tak pusto jest teraz
w naszym świecie bez Ciebie...”**

**Z głębokim smutkiem i żalem
przekazujemy wiadomość,
że odszedł od nas na Wieczną Wachtę
Wiceprzewodniczący
Organizacji Marynarzy Kontraktowych
NSZZ „Solidarność”**

Kpt. ż.w. BARTOSZ DOMAGAŁA

Urodzony w 1977 roku, absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Szczeci-
nie, pracował jako Starszy Oficer u niemieckiego armatora Hapag-Lloyd.
Zmarł nagle 31 grudnia 2011 roku w wieku 34 lat.

Do „Solidarności” wstąpił w 2003 roku. Był współzałożycielem Organi-
zacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”, w której obejmował
stanowisko Wiceprzewodniczącego. Był delegatem na WZD Regionu Po-
morza Zachodniego, WZD Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność” oraz członkiem Rady Krajowej Sekcji Morskiej.

Był uznanym pracownikiem jednego z największych armatorów na
świecie, eksploatującego statki kontenerowe, Hapag-Lloyd. Jako profe-
sjonalista zawsze podejmował szybkie i trafne decyzje, niezwykle istotne
w pracy na morzu. Posiadał dyplom kapitana żegluga wielkiej i był bliski
objęcia tego stanowiska. Od czasu ukończenia Wyższej Szkoły Morskiej
w 2000 roku był cały czas czynny zawodowo, a od 2003 roku budował
„Morską Solidarność”.

Należał do grupy ludzi silnie zaangażowanych w walkę z nieuczciwo-
ścią na marynarskim rynku pracy. Walczył o to, aby marynarze byli dobrze
zorganizowaną grupą zawodową. Miał twardy, ale uczciwy styl walki. Za-
wsze był szczery i mówił to, co myślał. Nie obawiał się konsekwencji naj-
bardziej ryzykownych decyzji. Był w pełni niezależny, co dawało mu możli-
wość podejmowania decyzji i wyrażania opinii, na które wiele osób nigdy
by sobie nie pozwoliło.

W działalności związkowej zawsze kierował się dobrem marynarzy.
Miał czas dla każdego. Był w stanie postawić na szali całą naszą Organi-
zację dla jednej sprawy. Mówił, że Związek będzie trwał tak długo, jak będą
ludzie, niezależnie od okoliczności.

Był dobrym kolegą, na którego zawsze można było liczyć. Niektórzy
ludzie żyją pełnią życia, a niektórzy patrzą, jak przecieka im ono przez
palce. Bartek należał do tych pierwszych. Wszyscy czekaliśmy na Bartka.
Wrócił z morza tuż przed końcem roku i po kilku dniach odszedł na Wiecz-
ną Wachtę.

Bartek – zostajesz z nami...

Tymoteusz Listewnik
Przewodniczący
Organizacji Marynarzy Kontraktowych
NSZZ „Solidarność”

Przeminął 2011 rok... Kilka refleksji.

Rok 2011 nie był pomyślnym rokiem dla większości polskich marynarzy i rybaków...

Rząd i Parlament nadal nie zrobili nic, aby reaktywować polską morską flotę i stworzyć sprzyjające warunki dla jej funkcjonowania. Żaden ze statków nie powrócił pod białą-czerwoną banderę. Pojawiające się czasami na łamach prasy artykuły o nabyciu kolejnego statku przez polskiego armatora mogły mniej dociekliwym sugerować, że polska flota narodowa ma się dobrze. Takie same wrażenie można było odnieść, czytając informacje o zatrudnieniu przez polskich armatorów kilku tysięcy marynarzy. Ale o tym, że żaden z tych statków nie jest polskiej przynależności, oraz że zatrudnienie u polskiego armatora polega wyłącznie na ciągłym przebywaniu na urlopie bezpłatnym, już nie napisano.



(foto: archiwum – net)

Po likwidacji naszej floty narodowej, a więc likwidacji miejsc pracy polskich marynarzy w Polsce, polski Rząd i Parlament postanowili zlikwidować je również w obcych flotach. Na początek zabrano się za flotę drugiego norweskiego rejestru, czyli NIS. Od stycznia 2011 roku wprowadzono zmiany, polegające na obciążaniu podatkiem w Polsce marynarzy pracujących na w/w statkach norweskich. Dla norweskich armatorów, którzy zdecydowali się „ubrutowić” wynagrodzenia, polscy marynarze stali się drożsi, niż marynarze z innych państw. Na statkach norweskich armatorów, którzy takiej decyzji nie podjęli, Polacy stali się jeszcze tańszą od innych siłą roboczą. W efekcie tych decyzji Parlamentu i Rządu polscy marynarze zaczęli tracić swoje dotychczasowe miejsca pracy na statkach norweskich, w zamian nie zyskując w Polsce ani jednego.

Jak na ironię, w 2011 roku ogłoszono, że priorytetem założeń polskiej polityki morskiej jest stworzenie w Polsce europejskiego centrum szkolenia marynarzy i rybaków oraz tworzenie ścieżek karier zawodowych. Zrozumiałe

jest, że taki interes mogą mieć akademie i szkoły morskie, ale głoszenie, że priorytetem państwa jest szkolenie w celu zdobycia kwalifikacji zawodowych niezbędnych do pracy, której nie tylko nie ma, ale nawet dla której nie przewiduje się stworzyć fizycznych miejsc pracy, jest paranoją.

Utworzony przez Rząd, armatorów i związki zawodowe Zespół Trójstronny Do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, na forum którego prowadzone miały być trójstronne rozmowy, nie mógł zająć się w 2011 roku żadnym problemem – z prozaicznego powodu. Strona rządowa, pomimo regulaminowego obowiązku zwoływania co najmniej raz na kwartał posiedzeń tego Zespołu, ani razu go nie zwołała!

Pomimo zobowiązania się do zwalczania praktyk stosowania obcego prawa pracy na statkach pod polską banderą, nie zrobiła też nic w tej sprawie. Nawet wtedy, gdy przedstawiono dowody pozbawiania od wielu lat polskich marynarzy prawa do obowiązkowego ubezpieczenia przez pracodawców na tychże statkach. Rzeczypospolita Polska udziela prawa do podnoszenia polskiej bandery na statku i trudno nie mieć pretensji do administracji państwowej, gdy nie reaguje na takie fakty, jak brak ubezpieczenia. Państwowe instytucje kontrolne nie przepuszczą żadnej okazji do wyegzekwowania od każdego zwykłego obywatela (w tym także marynarza) postępowania zgodnego z prawem. Nawet po kilku latach ściągają od niego należne – ich zdaniem – opłaty lub podatki. Dlaczego zatem nie są tak sprawne wobec armatorów-pracodawców marynarzy? Czy nie potrafią, czy udają, że nie potrafią? Co tu jest tu grane?

W roku 2011 nadal (podobnie jak w latach poprzednich) wielu marynarzy było oszukiwanych przez nieuczciwych pracodawców – nie chciano wypłacić im należnych za pracę wynagrodzeń, odszkodowań za utratę zdrowia w wyniku wypadków, żonom i dzieciom odmawiano wypłaty odszkodowań za tragiczną śmierć mężów i ojców na morzu. Udzielana pomoc i wspólne działania naszej Sekcji i inspektorów ITF doprowadziły w wielu przypadkach (niestety, nie we wszystkich) do wyegzekwowania od tych pracodawców należności na rzecz poszkodowanych. Niestety, w roku 2011 nie wszyscy, którzy powinni, pomagali nam w tych działaniach. Niektórzy nawet starali się przeszkadzać.

Oby rok 2012 był o wiele lepszym i szczęśliwym rokiem dla polskich marynarzy i rybaków oraz ich rodzin. Wszystkim z całego serca tego życzę.

Janusz Maciejewicz

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

W nowym rządzie miejsce Ministerstwa Infrastruktury zajęło Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Pomijając, że łączenie transportu z budownictwem wciąż wydaje się mało zrozumiałe (zresztą jeszcze mniej rozumiała była struktura poprzedniego Ministerstwa Infrastruktury), cieszyć może wyraźny akcent położony na gospodarkę morską.

Jednak czy zmiana nazwy przyniesie też zmianę w traktowaniu zagadnień sektora morskiego? Bo do tej pory nasza branża nie była raczej traktowana dość poważnie... W rzeczywistości nie chodzi przecież o nazewnictwo, tylko o skuteczność działania. Czy to departament, czy ministerstwo – chcielibyśmy zobaczyć efekty.

Tymczasem politycy pozostają w dobrych nastrojach, pani minister Anna Wypych-Namietko w wywiadzie dla portalu Morza i Oceany mówi, że *„rząd realizuje politykę morską w odejściu od sektorowego wymiaru działań na rzecz zintegrowanego podejścia do spraw morskich, co przyniosło znacznie lepsze rozumienie i postrzeganie sektora gospodarki morskiej w Polsce. Na działania rządu z zakresu polityki morskiej składały się wysiłki wszystkich resortów i służb związanych z prowadzeniem spraw morskich. Wszystkie one włączone są w prace Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej RP, który stanowi rządowe forum współpracy nad ogółem spraw morskich. Po raz pierwszy pozwoliło to na kompleksowe ujęcie całości kwestii morskich w Polsce”*. Podkreśla też, że w porównaniu z latami 2004 – 2006 zanotowano siedmiokrotny wzrost wartości inwestycji w infrastrukturę morską.

Polityczny słowotok w gruncie rzeczy bez większego sensu i bez przełożenia na rzeczywistość. A co to w praktyce oznacza dla polskiej floty i dla polskich marynarzy? No cóż... Jaka jest szara codzienność, pisze Janusz Maciejewicz na łamach naszego Biuletynu Morskiego w artykule „Przełamał rok 2011... Kilka refleksji.” (str. 3).

Nowym ministrem transportu, budownictwa i gospodarki morskiej został Sławomir Nowak. W ostatnich wyborach parlamentarnych kandydował, podobnie jak w 2007 roku, z listy Platformy Obywatelskiej z okręgu gdańskiego. Zasiada w zarządzie krajowym Platformy Obywatelskiej, pełni też funkcję przewodniczącego Regionu Pomorskiego PO.

Sławomir Nowak skończył 37 lat. Studiował stosunki międzynarodowe na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego oraz zarządzanie na Wydziale Administracyjnym Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Jeszcze na studiach rozpoczął pracę we własnej firmie reklamowej.

Potem został prezesem zarządu agencji reklamowej. W latach 1998 – 2000 był doradcą w gabinecie politycznym Ministra Obrony Narodowej Janusza Onyszkiewicza. W 2002 roku związał się z Radiem Gdańsk, gdzie pełnił funkcję wiceprezesa ds. techniki i reklamy.

W 2004 porzucił biznes i wrócił do polityki – objął mandat poselski po deputowanym do Parlamentu Europejskiego – Januszu Lewandowskim. 16 listopada 2007 roku Premier Donald Tusk powołał go na stanowisko sekretarza stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i powierzył kierowanie swoim gabinetem politycznym.

W 2010 roku odpowiadał za kampanię prezydencką Bronisława Komorowskiego. Po wygranych wyborach objął funkcję Sekretarza Stanu w Kancelarii Prezydenta.



(foto: archiwum – net)

Być może Sławomir Nowak będzie miał większe przebiecie polityczne od Anny Wypych-Namietko, tylko czy sprawy sektora morskiego doczekają się swojego miejsca w planach działań Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej?

Już mówi się, że głównym zagadnieniem, którym zajmie się nowy minister, ma być zarządzanie infrastrukturą kolejową i znalezienie pieniędzy na modernizację linii kolejowych, jako że Komisja Europejska kładzie nacisk na przeniesienie ładunków z dróg na kolej.

Chcemy mieć nadzieję, że najważniejsze dla nas kwestie, jak chociażby ustawa o pracy na morzu, doczekają się należytej uwagi i w najbliższym czasie zostaną pozytywnie doprowadzone do końca.

Jak będzie – czas pokaże...

Daria Stachowiak

Wypadek czy nie wypadek – kolejna sprawa z PŻM/Cyfadaco

W poprzednich trzech wydaniach naszego biuletynu przedstawialiśmy sprawę Andrzeja P., któremu Cyfadaco nie chciało wypłacić przez ponad półtora roku od daty wypadku na statku m/v „Nida” należnego zgodnie z IBF CBA odszkodowania za utratę zdrowia. Namawiany przez przewodniczącego MKZ związku przy PŻM, Andrzej P. zdecydował się w końcu wycofać swoje pełnomocnictwo dane prawnikom i wycofać pozew do sądu przeciwko PŻM oraz Cyfadaco. W zamian Cyfadaco wypłaciło mu odszkodowanie, ale w wysokości nie uwzględniającej odsetek za zwłokę, kosztów poniesionych przez pełnomocnika prawnego Andrzeja P. oraz pełnej wysokości „sick pay”. Niektórzy złośliwi twierdzą, że cała ta sprawa prowadzona była celowo przez Cyfadaco, aby kosztem wypadku Andrzeja P. odpowiednio napęłnić kieszeń wynajętym przez pracodawcę prawnikom.

Zanim zakończona została sprawa Andrzeja P., zdarzył się na innym statku Cyfadaco kolejny wypadek, który w opinii pracodawcy i tego samego dwuosobowego zespołu (tym razem zgodnego w swojej opinii) nie został uznany za wypadek. Na szczęście w tym nieszczęściu, poszkodowany marynarz żyje, choć nie jest zdolny do powrotu do pracy na

morzu. Jak jednak dalej ma żyć, skoro i tym razem Cyfadaco i PŻM odmawiają wypłacenia swojemu pracownikowi odszkodowania za utratę zdrowia podczas ciężkiej pracy na morzu? Czy z tego samego powodu, jak głoszą plotki, aby ponownie nabić kieszenie prawnikom? Dlaczego pracownicy, którzy wielokrotnie bronili swojej firmy przed jej wrogami, teraz muszą walczyć z nią przed sądem o to, aby móc dalej żyć, a nie żebrac? Ile PŻM zaoszczędził na nie opłacaniu pełnych składek na ubezpieczenia społeczne swoim pracownikom, jak niskie z tego powodu będą renty i emerytury marynarzy, a jak duże zyski – i dla kogo? Wstydzić się powinni ci, co zamiast zadbać o pracowników, których spotkało nieszczęście, interesują się bardziej swoim dobrym wizerunkiem i swoją władzą. I to wszystko dzieje się w firmie podobno kontrolowanej przez samych pracowników, a przynajmniej przez wybranych spośród nich przedstawicieli.

Więcej szczegółów w sprawie tego wypadku i naszych działań przedstawimy na łamach kolejnego wydania naszego biuletynu.

Janusz Maciejewicz

VII Kongres Związku Zawodowego Marynarzy Rosji

24 listopada br. w St. Petersburgu odbył się VII Kongres afiliowanego w ITF Związku Zawodowego Marynarzy Rosji (Seafarers Union of Russia). Kongres zbiegł się z obchodami dwudziestolecia powstania Związku. Z tej okazji na ręce delegatów wpłynęły życzenia od przedstawicieli rządu Rosji, Premiera oraz licznych ministrów. Wydarzenie znalazło szeroki oddźwięk w regionalnych i krajowych mediach.

W Kongresie wzięło udział ponad 100 delegatów, reprezentujących około 70 000 członków Związku, wielu przedstawicieli rządu, zagranicznych związków zawodowych, armatorów oraz akademii morskich.

Na Kongresie przedstawiono rezultaty działań podjętych przez SUR w ciągu ostatnich 5 lat (tyle bowiem trwa kadencja), a także wskazano na aktualne problemy, z którymi borykają się marynarze i które wymagają pilnego rozwiązania. Przyjęto wiele rezolucji i oświadczeń, które zostały skierowane do rządu Rosji, a także przeprowadzono wybory nowych władz związku.

Delegaci dyskutowali o sprawach, które pojawiają się w organizacjach na poziomie lokalnym i nakreślili te, które wymagają pilnego opracowania. Wśród nich do najważniejszych należą: zagwarantowanie przestrzegania prawa, jakie mają przedstawiciele SUR, do kontaktu z członkami związku w portach; żądanie uproszczenia procedur związanych z potwierdzeniem dyplomów; zapewnienie lepszej ochrony socjalnej marynarzy zatrudnionych na statkach pod rosyjską banderą; przyjęcie narodowego prawa, które zagwarantowałoby minimalne standardy przyzwoitych warunków pracy dla marynarzy. Delegaci jednogłośnie poparli inicjatywę dotyczącą uproszczenia procedur wizowych UE dla rosyjskich marynarzy, ich żon i członków rodziny.

Uczestnicy Kongresu poparli też propozycję zgłoszoną przez regionalną organizację, aby wprowadzić przepisy narodowe, które umożliwiłyby nagradzanie marynarzy. Dyskusję oparto na przykładzie poparcia skierowanego przez SUR do rządu rosyjskiego o nagrodzenie kapitana statku m/v Faina, Victora Nikolskiego, który wykazał się wyjątkową odwagą i heroizmem, podczas gdy statek został porwany przez piratów somalijskich we wrześniu 2008 roku.

Nowym Przewodniczącym Związku Zawodowego Marynarzy Rosji został Jurij Suhorukow, pełniący w poprzedniej kadencji funkcję wiceprzewodniczącego. Zamierza on przede wszystkim pracować nad zwiększeniem zarobków marynarzy, polepszeniem standardów bezpieczeństwa, wzmocnieniem solidarności związkowej na poziomie krajowym i międzynarodowym oraz dalszą promocją polityki związkowej, by uczynić SUR jak najsilniejszym związkiem.

Barbara Kubach

Wiadomości ze świata

Odszkodowanie za wyciek ropy w zatoce San Francisco

Cztery lata po wycieku 53 tysięcy galonów ropy z kontenerowca Cosco Busan koło San Francisco osoby odpowiedzialne za tę katastrofę zapłaciły odszkodowanie w wysokości 44,4 mln dolarów.

Wydarzyła się ona dokładnie 7 listopada 2007 roku z winy pilota. Jeden z członków załogi w ostatniej chwili zauważył zbliżające się przęsło mostu Bay Bridge, dzięki czemu udało się zmienić w porę kurs statku i uniknąć bezpośredniej kolizji. Kontenerowiec otarł się jednak o podstawę mostu, co poskutkowało rozdarciem poszycia dwóch zbiorników paliwowych i rozlewem bunkru.

Szacuje się, że w wyniku tej katastrofy ekologicznej zginęło ok. 6 800 ptaków, a lokalni rybacy zanotowali spadek liczebności odławianych ryb. Wycieczki wzdłuż linii brzegowej zostały wstrzymane w skutek zanieczyszczenia 3,367 ha środowiska naturalnego.

Do teraz nie udało się usunąć około 10% ropy z tego wycieku, a wiele pobliskich terenów jeszcze przez wiele lat będzie zanieczyszczonych.



(foto: archiwum-net)

Konwencja STCW-F

Międzynarodowa Konwencja STCW-F (w sprawie standardów szkolenia, certyfikacji i nadzoru załogi statków rybackich) z 1995 roku wejdzie w życie z dniem 29 września 2012 roku, 12 miesięcy po ratyfikacji 15-tego kraju, którym była Republika Palau.

Dotąd została ona zaakceptowana przez: Kanadę, Danię, Islandię, Kiribati, Łotwę, Mauretanię, Maroko, Namibię, Norwegię, Republikę Palau, Federację Rosyjską, Sierę Leone, Hiszpanię, Syrię oraz Ukrainę.

Konwencja STCW-F zawiera w sobie zestawy certyfikacji oraz minimalnych wymogów przeszkolenia dla załóg statków rybackich o długości 24 metrów i więcej. Składa się z 15 artykułów oraz załącznika zawierającego przepisy techniczne. Głównym jej założeniem jest zapewnienie większego bezpieczeństwa statkom rybackim oraz samym rybakom.

Nowy członek IMO

12-tego września 2011 roku Republika Palau została też najnowszym członkiem IMO (International Maritime Organisation). Nastąpiło to po czterech dniach od złożenia podania o członkostwo.

Wraz z przyjęciem Republiki Palau, IMO posiada już 170 członków, zrzeszonych w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobieganiu zanieczyszczeniu środowiska wodnego przez statki.

Ponad 100 mln sklasyfikowanych GT

Niemieckie towarzystwo klasyfikacyjne Germanischer Lloyd przekroczyło magiczną liczbę 100 milionów sklasyfikowanych GT (tonażu brutto).

GL posiada aktualnie w swoim rejestrze ponad 7200 statków należących do ponad 1900 armatorów z całego świata. „Mamy zamiar sklasyfikować kolejne 10 milionów GT do końca następnego roku” – powiedział Erik van der Noordaa, CEO grupy Germanischer Lloyd.

Flota sklasyfikowana przez GL składa się w 68% z kontenerowców, 10% ze statków wielozadaniowych, 9% z masowców oraz 7% z tankowców pływających pod 114 różnymi banderami.

Firma powstała w 1867 roku, a po roku od powstania opublikowano pierwszy rejestr klasyfikacji statków. Liczył on 272 okręty z drewna i tylko jeden stalowy statek. Już 5 lat później rejestr obejmował 1870 statków pod dwiętnastoma banderami. W roku 1914 było to 2922 statków. Jednak dalszy rozwój zahamował wielki kryzys po pierwszej i drugiej wojnie światowej. Wojny też zebrały swe żniwo, przez co dopiero w latach 60-tych przekroczono ilość sklasyfikowanych statków z 1914 roku.

Rozwój floty handlowej oraz wprowadzenie technologii komputerowej w przemyśle okrętowym spowodowały nagły rozwój GL i rozwój ten trwa bezustannie do dziś.

Ekologiczny system napędowy

Rolls-Royce, producent systemów napędowych, otrzymał pierwsze zamówienie na statki oparte na opracowanej przez siebie koncepcji Environship.

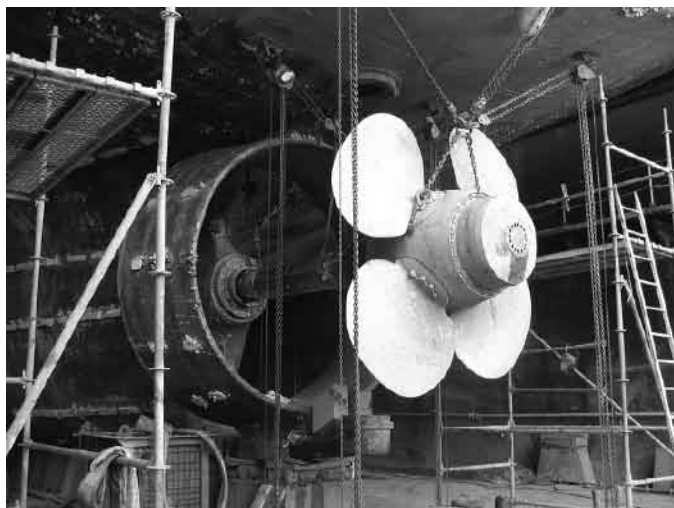
Koncern zaprojektuje i dostarczy zintegrowane systemy zasilania i napędu dla dwóch frachtowców, które powstaną dla norweskiego armatora Nor Lines AS. Statki zbuduje chińska stocznia Tsui Heavy Industries w Jiangsu, a do eksploatacji wejdą w październiku 2013 roku. Będą obsługiwać połączenia na zachodnim wybrzeżu Norwegii.

Jednostki wyposażone będą m.in. w silniki zasilane gazem i innowacyjny system napędowy Promas, które znacząco poprawiają ich wydajność, zwiększając efektywność wykorzystania paliwa nawet o 18%. Nowa technologia zapewnia również prawie całkowitą eliminację emisji tlenków siarki i redukcję emisji CO₂ o ponad 40% w porównaniu z podobnymi statkami konwencjonalnymi.

Nowa stocznia złomowa

Chińska Dalian Shipbuilding Industry buduje stocznnię złomową. Ma to być największe na świecie „zielone” centrum recyklingu statków.

Zakład powstaje na wyspie Changxing. Będzie liczył 460 tys. m², a działalność rozpocznie w 2012 roku. Stocznia będzie w stanie „obsłużyć” 75 statków rocznie, o nośności od 50 do 300 tys. t. Stal pochodząca z demontażu statków będzie wykorzystywana do budowy nowych jednostek.



(foto: D. Zwierzchowski)

Promocja dla ekologicznych statków

Port w Antwerpii postanowił promować statki o niskiej emisji zanieczyszczeń, takich jak NO_x i SO_x. Od 1 lipca 2011 roku najbardziej przyjazne dla środowiska statki wpływające do Antwerpii otrzymują 10% rabatu od opłat portowych, na okres co najmniej 3 lat.

Działania te związane są z inicjatywą Międzynarodowego Stowarzyszenia Portów i Przystani (IAPH), do

którego należą porty: Le Havre, Brema, Hamburg, Rotterdam, Amsterdam i Antwerpia.

Armatorzy, chcący uzyskać rabat, mogą rejestrować swoje statki na stronie www.environmentalshipindex.org. Na podstawie wprowadzonych danych, takich jak zużycie paliwa i emisja zanieczyszczeń, każdy statek otrzymuje ocenę w skali od 0 do 100. Do tej pory zarejestrowano ponad 250 statków.

LNG dla oceanicznych kontenerowców

Germanischer Lloyd i IHI Marine United podpisali porozumienie w sprawie wspólnych prac nad projektem koncepcyjnym oceanicznego kontenerowca zasilanego gazem ziemnym.

Według GL LNG jest obecnie rozpatrywany głównie jako alternatywne paliwo dla kontenerowców dowozowych, jednak należy przeprowadzić studia nad wykorzystaniem tego paliwa do napędu kontenerowców oceanicznych.

Rosyjski lodołamacz

Najnowszy i największy rosyjski lodołamacz atomowy 50 Let Pobedy został wyczarterowany do zapewnienia w trakcie tegorocznej zimy dostępu do rosyjskich portów Zatoki Fińskiej.

Jest to efekt ubiegłorocznej zimy, kiedy to na skutek nadzwyczaj silnego zaledzenia Zatoki statki przez wiele dni tkwiły w lodach, oczekując na wejście do rosyjskich portów. Sytuację poprawiło dopiero sprowadzenie na Bałtyk, w trybie nadzwyczajnym, lodołamacza atomowego Wajgacz. W tym roku zapewniono obecność takiej jednostki z odpowiednim wyprzedzeniem.

50 Let Pobedy ma wyruszyć na Bałtyk 23 stycznia 2012 roku, a okres czarteru określono na 100 dni.

Nowa turbina wiatrowa u wybrzeży Portugalii

Zakończono prace przy instalacji innowacyjnej turbiny wiatrowej u wybrzeży Portugalii, w rejonie miasta Aguçadoura.

Turbina została zainstalowana na zanurzalnej platformie WindFloat, opracowanej przez amerykańską firmę Principle Power. Wykorzystanie tego rozwiązania umożliwia budowę wiatraków energetycznych na wybrzeżu, a następnie ich odholowanie i zakotwiczenie na pełnym morzu, poza zasięgiem widoczności z lądu.

Pionierskiej instalacji dokonał zespół Bourbona wykorzystujący serwisowiec AHTS Bourbon Liberty 228.

(opracowanie – Daria Stachowiak)

O somalijskich piratach**Światowa walka z piractwem****Ochrona statków czy wyścig zbrojeń?**

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) wystąpiła z apelem do państw przybrzeżnych w rejonie Zatoki Adeńskiej o zniesienie procedur utrudniających ochronę statków przepływających przez strefy zagrożone atakami pirackimi.

Uzgodnione zostało, że na statkach płynących przez akweny o wzmożonej aktywności piratów zalecane jest posiadanie specjalnych służb odpowiedzialnych za ochronę, powołanych przez kraj, pod którego banderą pływa dany okręt.

ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców) ostrzega, że wprowadzenie wymogu obecności uzbrojonych ochroniarzy, mimo że z założenia ma zniechęcić piratów do ataków, to w konsekwencji może doprowadzić do wyścigu zbrojeń pomiędzy piratami a armatorami, których statki płyną po niebezpiecznych akwenach Oceanu Indyjskiego.

Przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF, David Hendel, napisał list do admirała marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych, w którym wyraził swoje obawy i przestrzegł o możliwości zmiany taktyki przez piratów i zakupieniu przez nich lepszego uzbrojenia, a co za tym idzie, do zwiększenia się poziomu przemocy na morzu.

David Hendel zaleca stosowanie bardziej zdecydowanych działań, takich jak zakłócanie działalności obozów pirackich na lądzie, ograniczanie im dostępu do ropy czy utrudnianie jej przechowywania.

Pomoc finansowa z Arabii Saudyjskiej

Agenda IMO Djibouti Code of Conduct, która zajmuje się zwalczaniem piractwa i grabieży statków z bronią w rękę na akwenie wschodniego Oceanu Indyjskiego oraz w Zatoce Adeńskiej, otrzymała we wrześniu br. od ambasadora Arabii Saudyjskiej w wielkiej Brytanii czek na 100 000 dolarów. Kwota zostanie przekazana na zapewnienie większego bezpieczeństwa marynarzy, rybaków oraz wszystkich innych, którzy płyną po niebezpiecznych wodach.

Djibouti Code obejmuje swymi działaniami 18 krajów, w tym Komory, Dżibuti, Egipt, Erytreę, Etiopię, Jordanię, Kenię, Madagaskar, Malediwy, Mauritius, Oman, Arabię Saudyjską, Seszele, Somalię, Sudan, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Zjednoczoną Republikę Tanzanii i Jemen. Kraje te zobowiązały się do współpracy w działaniach mających na celu zwalczanie piractwa, w tym aresztowanie i karanie osób, którym udowodniono fakt popełnienia aktów pira-

ctwa i rozbojów na statkach. Państwa zrzeszone w Djibouti Code mają także za zadanie odbijanie zakładników oraz opiekę medyczną nad nimi.

Marynarka wojenna na Oceanie Indyjskim

Międzynarodowa Izba Żeglugi (ICS – International Chamber of Shipping) uznała, że liczba statków marynarki wojennej patrolujących Ocean Indyjski jest zbyt mała. Przewodniczący ICS – Spyros M. Polemis – zwrócił uwagę na konieczność współpracy innych krajów w celu zapewnienia statkom przepływającym przez niebezpieczne akweny odpowiedniej ochrony, gdyż w tej chwili jest ona niewystarczająca i żaden statek nie jest całkowicie bezpieczny.

Uważa, że wprowadzone ostatnio zalecenie odnośnie obecności na statkach uzbrojonych ochroniarzy, nie oznacza braku konieczności dodatkowego wsparcia ze strony okrętów marynarki wojennej. Przewodniczący oznajmił, że ICS jest świadoma, że każdy kraj ma swoje priorytety, lecz obawia się, że w skutek stosowania niespójnej strategii i braku współpracy między rządami, piractwo będzie się wciąż rozwijało.

Podobnie ITF zaznacza, że uzbrojone straże na pokładzie statków przepływających przez strefy zagrożone atakami pirackimi nie zastąpią ochrony marynarki wojennej oraz że konieczne jest zwiększenie liczby patroli okrętów wojennych.

David Hendel, Przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF, stwierdził, że jeśli więcej krajów nie zaangażuje się w patrolowanie wód oraz skuteczną walkę z piractwem, to świat nadal będzie ponosił szkody w związku z płaconiem okupów, a niewinni marynarze będą narażeni na uwięzienie, tortury, a nawet śmierć.

Tymczasem organizacja armatorów z Indii (INS – Indian National Shipowners Organization) ogłosiła, że piractwo powoduje ogromne straty dla światowego handlu – są to koszty rzędu 9 miliardów dolarów rocznie – i wzywa, aby ONZ wzmocniło flotę marynarki wojennej w celu lepszego patrolowania wybrzeży Somalii na Oceanie Indyjskim.

Organizacja wspominała o zwiększających się kosztach ubezpieczenia statków, kosztach firm ochroniarskich, wciąż rosnących kosztach okupów oraz wydłużających się szlakach żeglugowych w celu omijania niebezpiecznych akwenów.

Zdaniem INS, ONZ powinno umożliwić marynarce wojennej patrolującej rejon zagrożony, możliwość atakowania statków pirackich.

Jak UE walczy z piractwem

Parlament Europejski podjął decyzję o utworzeniu wielonarodowościowej jednostki militarnej do walki z piractwem. Zamierza też powołać zespół śledczy, zajmujący się namierzaniem transakcji płatności okupów.

ETF (Europejska Federacja Transportowców) oraz ESCA (Europejskie Stowarzyszenie Armatorów) zgodnie wyrażają zadowolenie z rosnącego zainteresowania polityków tą sprawą. Obie organizacje są przekonane, że należy udzielić zezwolenia na użycie wszelkich organów UE w celu znalezienia politycznych, militarnych, prawnych i humanitarnych środków rozwiązania problemu piractwa.

Tymczasem flota okrętów wojennych należących do Unii Europejskiej jest zbyt mała do prowadzenia akcji antypirackiej.

Szwedzki generał Hakan Syren, przewodniczący Komitetu Wojskowego UE, powiedział, że aby móc prowadzić akcję przeciw piractwu o kryptonimie Atalanta, potrzeba minimum sześciu okrętów wojennych, a ten warunek nie zostanie na pewno spełniony w okresie od grudnia 2011 do marca 2012 roku.

W tej chwili brak środków finansowych, aby wzbogacić flotę kolejnymi okrętami, a winą za obecny stan rzeczy generał obarcza fakt brania udziału UE w operacji militarnej w Libii, która to operacja pochłania znaczną część finansów przeznaczonych na akcje militarne. Przewodniczący zaznacza jednak, że problem piractwa nie jest bagatelizowany i gdy tylko znajdą się jakiegokolwiek środki, zostaną one przeznaczone na nowe okręty.

System informacji

System wymiany informacji ReCAAP ISC, obejmujący swym działaniem Azję oraz Ocean Indyjski, poszerza swą działalność dzięki podpisaniu porozumienia z trzema azjatyckimi centrami informacyjnymi.

Porozumienie ma na celu ułatwienie alarmowania o incydentach pirackich, przez co będzie możliwe szybsze reagowanie w takich sytuacjach. Zostało ono zainicjowane przez agendę IMO i podpisane w listopadzie 2011 roku w Singapurze. IMO zapewnia pełne wsparcie dla ReCAAP ISC, które zostało utworzone przez organizację ReCAAP, powołaną do walki z piractwem na terenach Azji oraz na akwenach z nią sąsiadujących.

System antypiracki P-Trap

System anty-piracki P-Trap holenderskiej firmy Westmark jest pasywnym systemem ochrony statku, nie zagraża życiu potencjalnych ofiar. Chroni statek przed próbami przedostania się na pokład piratów i nie wymaga dodatkowego wsparcia ze strony załogi.

Jest to system wielokrotnego użytku. Zainstalowany wokół burt ochranianego statku, posiada linki unoszące się nad linią wody, powodujące unieruchomienie łodzi pirackiej poprzez zablokowanie jej napędu.

System P-Trap został nominowany w kategorii bezpieczeństwa do zwalczania ataków pirackich przez Lloyd's List Awards 2011.

Piraci przed sądem

We Francji postawiono zarzuty sześciu piratom somalijskim. Jest to pierwszy proces sądowy tego typu w tym kraju.

W 2008 roku u wybrzeży Somalii piraci uprowadzili jacht należący do francuskiego małżeństwa. Po dwóch tygodniach oddział francuskich sił specjalnych uwolnił parę oraz schwytał napastników w wieku od 21 do 35 lat, którzy, jak sami mówią, byli kiedyś rybakami, ale zostali zmuszeni do piractwa.

15 listopada 2011 roku piratom zostały oficjalnie przedstawione zarzuty. Najczęściej, nawet gdy udaje się schwycić piratów, istnieje problem, gdyż nie wiadomo, w którym państwie powinni być sądzeni ze względu na przynależność wód terytorialnych.

Francuski prawnik, który zajmuje się tą sprawą, twierdzi, że sąd na terytorium Francji jest jak najbardziej zgodny z prawem, gdyż jacht, który uprowadzili piraci, pływał pod francuska banderą, więc można przyjąć, że była to część terytorium francuskiego.

Pomimo że sprawa dotyczy małego, prywatnego jachtu, to jest to dobry krok w kierunku zwalczania piractwa somalijskiego.

Nie płać piratom?

Admirał brytyjskiej marynarki wojennej, Chris Parry, obwinia armatorów o eskalację piractwa, gdyż wybierają oni niebezpieczny szlak wiodący przez Zatokę Adeńską, który znacznie skraca rejs statku do Europy, zamiast bezpieczniejszego szlaku przecinającego Przylądek Dobrej Nadziei.

Parry potępia także fakt płacenia okupów przez armatorów, ponieważ uważa to za pójsię po najmniejszej linii oporu, a kiedy piraci osiągną swój cel, mają motywację do kontynuowania działalności i więcej środków na jej rozwój.

To dość kontrowersyjne podejście do rozwiązania problemu piractwa pozostawiamy czytelnikom do dyskusji...

(opracowanie – Daria Stachowiak)

O somalijskich piratach

Dwa stanowiska

Poniżej przedstawiamy dwa artykuły dotyczące różnego podejścia rządów do problemów związanych z atakami pirackimi. Jak wynika z ich treści, żadne z rozwiązań nie jest doskonałe i każde z tych działań pociąga za sobą więcej pytań, niż odpowiedzi. Stwarza też różne dodatkowe, nie związane bezpośrednio z piractwem, zagrożenia.

„Zielone światło” dla uzbrojonych ochroniarzy na statkach

Premier Wielkiej Brytanii ogłosił, że statki pod brytyjską banderą, w celu ochrony przed atakami piratów, będą mogły korzystać z usług uzbrojonych ochroniarzy. Premier David Cameron powiedział, że w odpowiedzi na wzrastające zagrożenie dla żeglugi, poczyniono pewne kroki prawne, które pozwolą na zatrudnianie na statkach pasażerskich i handlowych, uprawiających żeglugę międzynarodową, prywatnych firm ochroniarskich. *„Fakt, że garstka piratów somalijskich zdołała trzymać w szachu cały świat i nasz system handlowy, jest dla nas absolutną zniewagą”* – dodał.

Wprowadzenie uzbrojonych ochroniarzy będzie odbywać się pod pewnymi warunkami:

- kiedy statki będą przepływać przez strefę wysokiego ryzyka, płynąc przez Suez i Cieśninę Hormuz;
- kiedy wszelkie działania podjęte przez armatora i kapitana nie zapewnią pełnej ochrony statku i załogi przed atakami pirackimi;
- kiedy wykorzystanie uzbrojonych ochroniarzy zostanie uznane za jedyną drogę do zmniejszenia ryzyka dla tych, którzy są na pokładzie statku.

W ubiegłym roku angielski związek zawodowy marynarzy Nautilus zmienił swoją politykę dotyczącą obecności uzbrojonych ludzi na pokładach statków. Zezwolił na korzystanie z prywatnych firm ochroniarskich, stanowczo podkreślając, że członkowie związku muszą być w pełni poinformowani o zagrożeniach i muszą mieć pełne prawo odmowy płynięcia w strefę wysokiego ryzyka. Jednocześnie związek wyraził swoje zaniepokojenie wieloma poważnymi problemami, które nie zostały uwzględnione przez rząd. Nautilus uważa, że rząd promuje prywatne firmy ochroniarskie tylko po to, by zredukować udział marynarzy wojennej w strefach wysokiego ryzyka.

„Nadal bez odpowiedzi pozostają poważne zagadnienia związane z odpowiedzialnością za użycie broni na pokładach statków handlowych” – powiedział sekretarz generalny Nautilusa, Mark Dickinson. *„Trzeba także rozważyć takie zagadnienia, jak odpowiedzialność kapitana i oficerów, gdyby coś poszło źle, oraz problemy dotyczące państw bandery, państw przybrzeżnych czy portów, gdy pojawiają się w nich statki z bronią na pokładzie, a także status i regula-*

cje prawne związane z obecnością prywatnych, uzbrojonych strażników.”

Związek poprzednio opowiadał się za wykorzystywaniem do ochrony statków raczej marynarki wojennej, niż prywatnych firm ochroniarskich, proponowanych przez premiera Camerona. *„Nie stwarzałoby to wątpliwości odnośnie wyszkolenia, uprawnień i odpowiedzialności”* – stwierdził Mark Dickinson. *„Sądzymy, że powinna być pełna jasność co do rodzaju broni, z której mogą korzystać ochroniarze. Chociaż rząd i armatorzy skupili się na problemie zaangażowania prywatnych firm ochroniarskich, uważamy, że ciągle jest jeszcze możliwość rozważania innych, bardziej efektywnych form ochrony przed piratami i ich zbrojnymi atakami.”*

(Telegraph No.12, December 2011)

Polityka holenderskiego rządu przyczyną przeflagowywania statków

Holenderskie władze nie zgadzają się na wykorzystywanie uzbrojonych ochroniarzy na pokładach statków pod narodową banderą. Decyzja ta spowodowała, że jeden z wiodących holenderskich armatorów – Seatrade Groningen – po odrzuceniu przez rząd holenderski jego wniosku o zmianę prawa, tak by pozwalało na zatrudnianie ochroniarzy, zapowiedział, że podejmie działania zmierzające do przeflagowania 10 swoich statków pod tnie bandery.

Wprawdzie teoretycznie istnieje możliwość umieszczania oddziałów wojskowych na pokładach statków przepływających przez obszary wysokiego ryzyka, ale wymaga to od armatora zwracania się każdorazowo do Ministerstwa Obrony, więc jest to proces długi, czasochłonny i kosztowny.

Asystent sekretarza generalnego Nautilusa, Marcel van den Broek, powiedział, że plany Seatrade Groningen, dotyczące przeflagowania statków, są godne pożałowania. *„Jako partner społeczny wiele razy ostrzegaliśmy rząd holenderski przed skutkami takich działań. Rocznie przez strefę wysokiego ryzyka przepływa około 250 holenderskich statków. Procedury otrzymania ochrony oddziałów wojskowych zupełnie nie przystają do praktyki i wymogów dnia codziennego.”*

Marcel van den Broek ostrzegł rząd holenderski, że poważni holenderscy armatorzy, tacy jak Jumbo czy Vroon, zamierzają zignorować rządowy zakaz zatrudniania prywatnych uzbrojonych ochroniarzy. *„To desperackie usiłowanie rozwiązania problemu. Chociaż nie popieramy zamiarów podjęcia takich akcji, jako że są one nielegalne, jednakże równocześnie musimy przyznać, że rozumiemy ich działania, zmierzające do jak najlepszej ochrony załóg.”*

(Telegraph No.12, December 2011)

Barbara Kubach

O somalijskich piratach

Porwania

Oto kilka historii z ostatnich miesięcy.

2,5 miliona dolarów okupu

W styczniu br. na południowy wschód od Muscat został porwany wietnamski masowiec Hoang Son Sun, pływający pod mongolską banderą. We wrześniu armator zapłacił somalijskim piratom 2,5 miliona dolarów okupu. Uwolniono wszystkich 24 członków załogi. Niektórzy marynarze odnieśli rany fizyczne i psychiczne, ale nie podano żadnych szczegółów i na temat przebiegu ich leczenia armator także nie chce rozmawiać.

List w butelce



Całkiem dobrze poradziła sobie załoga włoskiego statku handlowego Montecristo, mimo że cytadela, w której się schroniła, nie spełniała wszystkich wymogów przewidzianych dla tego typu pomieszczeń.

Kiedy statek został zaatakowany, marynarze zdążyli nadać komunikat radiowy, odebrany na jednym z okrętów NATO. Wkrótce jednak zostali zmuszeni do ucieczki i zamknięcia się w cytadeli, czyli specjalnie na taki wypadek przygotowanej kajucie, mającej zapewnić im bezpieczeństwo. Owszem, załoga pozostała bezpieczna, ale bez środków łączności...

Co jednak nie znaczy, że bez pomysłów. Ktoś spróbował starej i dobrze znanej z książek i filmów przygodowych metody przekazywania informacji w... butelce! Napisano więc list z opisem sytuacji i wyrzucono butelkę przez burtę.

I choć może się to wydać nieprawdopodobne, butelkę z wiadomością wyłowili jeden z okrętów NATO, który spieszył z pomocą po otrzymaniu wezwania radiowego. Dowódca okrętu wiedział już, że załoga Montecristo jest bezpieczna i nie trzeba obawiać się, że bandyci zabiją zakładników, zatem akcja odbicia statku z rąk piratów była znacznie łatwiejsza.

Tworzone zgodnie z wytycznymi cytadele zapewniają bezpieczeństwo załodze, łączność radiową, a także, dzięki

odpowiednim czujnikom i kamerom, nadzór nad całym statkiem oraz możliwość kontrolowania maszynowni. Cytadela na Montecristo nie została wprawdzie wyposażona zgodnie z zaleceniami, jednak spełniła swoje podstawowe zadanie – ochroniła załogę.

Załoga odbiła swój statek

Statek rybacki Chin Yi Wen, pływający pod tajwańską banderą, został zaatakowany przez piratów na Oceanie Indyjskim, nieopodal Zatoki Adeńskiej.

Załoga statku liczyła 28 osób, w tym pięciu Wietnamczyków, którzy – jak się później okazało – byli weteranami wojennymi. Zaskoczyli porywaczy podczas posiłku i mimo że ci pozostawali uzbrojeni, wyrzucili ich za burtę.

Podczas tej akcji trzech marynarzy odniosło nieznaczne obrażenia. Dalszy los piratów nie jest znany, lecz istnieje prawdopodobieństwo, że zostali podjęci przez innych piratów.

Na zachodnim brzegu Afryki

We wrześniu br. hiszpański masowiec, Mattheos I, został porwany przez grupę uzbrojonych piratów niedaleko Beninu. Już po tygodniu wszyscy członkowie załogi zostali wypuszczeni na wolność.

Załoga składała się z 5 Hiszpanów, 2 Ukraińców oraz 14 Filipińczyków. Jeden z marynarzy został zraniony, reszta pozostaje w pełni zdrowia. Statek aktualnie znajduje się u wybrzeży Nigerii.



W przeciwieństwie do piratów somalijskich, piraci zachodnio-afrykańscy nie zawsze żądają okupu. Tym razem zabrali ze sobą jedynie paliwo ze statku. Jednak ten incydent udowadnia, że nie tylko piraci somalijscy rosną w siłę. Piractwo u wybrzeży Zachodniej Afryki też ostatnimi czasy coraz szybciej się rozwija.

(opracowanie – Daria Stachowiak)
(foto: archiwum – net)

Bałtycki Tydzień Kampanii ITF

Coroczny Bałtycki Tydzień Akcji został zakończony. W tegorocznych wydarzeniach wzięły udział afiliowane w ITF i ETF związki zawodowe marynarzy i portowców ze wszystkich krajów Morza Bałtyckiego oraz Norwegii.

Łącznie we wszystkich krajach grupy inspekcyjne, składające się z inspektorów ITF, działaczy związkowych oraz wolontariuszy, dokonały inspekcji 268 statków. W polskich portach objętych akcją łącznie dokonano inspekcji 36 statków, z czego 21 w Gdyni i w Gdańsku oraz 15 w Szczecinie. Z podanej liczby 19 statków nosiło bandery FOC, a 7 statków bandery narodowe. Łącznie w Polsce skontrolowano warunki pracy i płacy prawie 300 marynarzy następujących narodowości: Rosjanie, Filipińczycy, Finowie, Szwedzi, Bułgarzy, Polacy, Ukraińcy, Syryjczycy, Libańczycy, Rumuni, Estończycy, Włosi, Belgowie, Holendrzy, Capo Verde.

Tydzień Akcji poświęcony był głównie problemom portowców w oparciu o wytyczne prowadzonej obecnie, równoległe z kampanią przeciwko FOC, kampanii przeciwko wygodnym portom (POC).

Główne tematy, na których koncentruje się kampania to:

- konkurencja
- prywatyzacja
- prawa związkowe
- zabezpieczenie miejsc pracy
- komercjalizacja
- zatrudnienie dorywcze
- BHP

Podczas tygodnia kampanii zidentyfikowane zostały główne problemy polskich portów:

Nieuzwiązkowiony Gdański Terminal Kontenerowy (DCT). Według posiadanych informacji pracodawca nie zatrudnia uzwiązkowionych dokerów, uzależniając przyjęcie do pracy od rezygnacji z członkostwa. Pracownicy terminala boją się przystąpić do związku zawodowego. Oczywiście brak z tego powodu układu zbiorowego pracy.

W Gdyńskim Terminalu Kontenerowym pracodawca stosuje podobną politykę, oferując m.in. podwyżki i awanse w zamian za rezygnację z członkostwa z związkach zawodowych.

Na terminalu kontenerowym w Szczecinie, operowanym przez DB, mocowanie i rozmocowanie kontenerów wykonują marynarze. Również w tym terminalu, jak i w sąsiednim – Bulk Cargo – nie ma układu zbiorowego, pomimo funkcjonowania związków zawodowych.

W DCT do w/w prac zatrudniani są dorywczy pracownicy z tzw. kursów tygodniowych.

W trakcie tygodnia kampanii tylko jeden statek – m/v City of Nordic, bandery maltańskiej – wyładowujący sa-

mochody na terenie WOC w Porcie Gdańsk, nie posiadał akceptowanego przez ITF układu zbiorowego. Mimo wezwania do negocjacji, armator nie podjął rokowań. Pod statkiem odbyła się trzygodzinna pikiet, w której wzięli udział związkowcy ze wszystkich grup inspekcyjnych z terenu Trójmiasta. W wyniku pikiety armator zadeklarował chęć rozpoczęcia negocjacji – na dzień dzisiejszy nie ma jednak potwierdzenia zawarcia układu.



(foto: Ireneusz Leszka)

W porcie Szczecin, na terenie operowanym przez DB, odbyło się, z inicjatywy dokerów, spotkanie podczas porannej przerwy. Wzięło w nim udział ok. 40-50 pracowników. Omówione zostały cele tygodnia kampanii, przedstawiono pracownikom założenia i priorytety kampanii przeciw POC oraz sytuację na terminalu kontenerowym. Przedyskutowano również warunki pracy i płacy w tej firmie przeładunkowej. Dokerzy określili warunki BHP jako niewystarczające, a poziom płac jako niski. Ustalono, że podobne spotkania będą się odbywały również w przyszłości.

Jest już utartym obyczajem, że kraje uczestniczące w tygodniu akcji wymieniają między sobą przedstawicieli związkowych. W tym roku w Polsce przebywało dwóch związkowców z Norweskiego Związku Dokerów, zaś dwóch polskich dokerów z organizacji związkowych NSZZ „Solidarność” pojechało do Norwegii.

Chciałbym serdecznie podziękować wszystkim uczestniczącym w tygodniu kampanii związkom zawodowym marynarzy i portowców. Za Waszym pośrednictwem pragnę w imieniu własnym oraz Andrzeja Kościka – inspektora ITF z Trójmiasta – podziękować wszystkim wolontariuszom za poświęcenie i bezkompromisową postawę w obronie praw pracowniczych marynarzy i portowców.

Do zobaczenia za rok !

Adam Mazurkiewicz, Inspektor ITF
Krajowy Koordynator
Bałtyckiego Tygodnia Kampanii 2011

Listy do „Bosia”

Jak być może Czytelnicy pamiętają, bosman Janusz O. – popularnie zwany „Bosiem” – to postać autentyczna. Ciepły, wrażliwy, pełen humoru, życzliwość dla ludzi i świata. I bardzo jego ciekawy. Od poprzedniego „Biuletynu” rozpoczęliśmy zamieszczanie listów do niego. Oto kolejny...

Grudniowe refleksje

Witaj Drogi Bosiu!

Chyba się starzeję, bo jakoś tak w grudniu robię się refleksyjny i zbiera mi się na wspominki. Nic na to nie poradzę. Dla młodych to już historia, ale dla nas...

Pamiętam, że w sobotę wróciłem z morza. Śniegu do diabła i trochę, mróz. Zima pełną gębą. Jak to po takich powrotach – rodzinne spotkanie, flaszeczka i „nocne Polaków rozmowy”. Nad ranem zakończyliśmy biesiadę. Powiedziałem siostrze: „budzić mnie tylko w razie wojny”. No i wykrakałem! Wściekłość, że mnie obudzili po 3 godzinach snu, przeszła, jak tylko usłyszałem „Jaruzela”. Słuchałem go ogłupiały i nawet nie zdawałem sobie sprawy, że ryczę...

Następny grudniowy obrazek, którego nigdy nie zapomnę: jest po północy, od 3 dni trwa stan wojenny. Śniegu od groma. Nagle słyszę wyjące syreny. Podchodzę do okna i widzę, jak środkiem ulicy, z bronią w rękach, idzie ławą 8 żołnierzy. I już wiem, co oznaczają te syreny. Weszli do stocznii. Do dziś, na wspomnienie tego widoku i dźwięku syren, robi mi się zimno...

A potem to sam pamiętasz, jak było. Trochę, jak to mówią, śmieszno, a trochę straszno. Zabawa w konspirację, czyli pseudonimy, hasła i różne ustalone „szyfry”. Gdy już uruchomili telefony i umawialiśmy się np. na czwartek na 16.00 – a pamiętać trzeba, że była to „rozmowa kontrolowana” – oznaczało to, że spotykamy się w środę o 15.00 (dzień wcześniej, godzina wcześniej). Proste (i chyba bardzo łatwe do rozszyfrowania), ale i tak nieraz się pogubiliśmy.

A i grono „konspiratorów” okazało się później jakoś znajome. Mówią: pójdziesz pod ten adres i odbierzesz od człowieka matrycę. Dobra, odbiorę. Przychodzę i patrzę, a tu siedzi... Małgosia.* A gdzie „człowiek”...?

Zepsuła się maszyna do pisania – tak, tak młodzieży, wtedy pisało się na maszynach, a nie na komputerze – przywiezie ją kobieta, od której weźmiesz i przekażesz do naprawy. Przyjechała. Fajna. Miła. Potem okazało się, że to Jola.*

Trzeba zanieść jakieś papiery. Koniecznie podać hasło: „przyniosłem książkę dla Zygmunta”. Dzwonię do drzwi, otwiera sympatyczna pani, a ja, cholera, zapomniałem, czy miał to być Zygmunt, czy może Zbyszek. Gapię się na nią, coś tam bąkam, przepraszam i odchodzę. Łażę pod domem, wyteżam szarą komórkę i w końcu przypominam sobie. Wracam, mówię co trzeba. Pani odbiera ode mnie paczkę, a potem śmiejąc się mówi: „Ja wiedziałam, że to pan, no ale pan rozumie, wszystko musi być, jak trzeba...”

Drukujemy ulotki. Zapomniałem, że jest godzina policyjna. Wypadam 10 minut przed 22.00. Łapię taryfę. Łapy upatrane farbą drukarską. Pech chce, że na Placu Żołnierza moja taryfa zderza się z tramwajem. Otaczają mnie wojskowi, dopytując się, czy nic mi się nie stało. Ale oprócz tej „troski” – chcą też ode mnie dokumenty. Jak mam je dać, do cholery, takimi brudnymi łapami? Wojuję więc – w rękawiczkach – z kieszeniami kurtki, żeby dostać się do dokumentów. Na szczęście doszli do wniosku, że jestem w szoku...

Potem popłynąłem w morze. Staliśmy akurat w Szwecji, kiedy w tamtejszej telewizji zobaczyłem film z manifestacji w Szczecinie. Znacznie później dowiedziałem się, że nakręcił go i potem wywiózł z kraju Janusz.*



(foto: archiwum – net)

➤ Dzisiaj, gdy o tym wszystkim myślę, to chwilami mnie to śmieszy, a chwilami rozczula. Jeden z kolegów, Jacek*, były dziennikarz – były, bo nie przeszedł stosownej tzw. weryfikacji w Polskim Radiu – tak się ucieszył, że ze Szwecji „przyjechały” farby w sprayu, że postanowił natychmiast je wypróbować. Żeby daleko nie chodzić, „wałnął” u siebie w bramie piękny napis „Solidarność”. A lokal był konspiracyjny! To trochę tak, jakby wywiesić neon...

Wiesz co, Bosiu, jedno, co można o tamtych latach powiedzieć na pewno, to że ludzie byli inni. Chyba lepsi. Bardziej życzliwi, wyrozumiali.

Opowiadał mi kolega Staszek*, że po powrocie do Szczecina (siedział w Warszawie na Rakowieckiej) poszedł na pierwsze zakupy. Nie było go ponad rok i nie bardzo wiedział, co jest, a co nie jest na kartki. I czy w ogóle jeszcze są kartki. Niepewnie zaczął wypytywać panią w sklepiu. I wtedy pełne zaskoczenie – kobieta przyjrzała mu się, chwilę pomyślała i... nagle rozpromieniła się i powiedziała: „Wiem, skąd pan wraca, proszę się o nic nie martwić.” Do dzisiaj, jak mówi, nie ma pojęcia, skąd wiedziała, że siedział (i to nie za jakieś bandyckie wybryki), ale ta jej życzliwość i szczerzy, bardzo ciepły uśmiech, którego wtedy tak potrzebował, zapadły mu głęboko w serce.

Czy zawsze tak musi być, że my Polacy, dopiero jak dostajemy w dupę, to potrafimy się jakoś dogadać i zachowywać zwyczajnie, po ludzku? A potem do głosu dochodzą małe, zawzięte i wredne charakterki. Aż żal patrzeć...

Ale jak się już tak grudniowo zamyśliłem, to chciałem złożyć Ci życzenia Świąteczne i Noworoczne.

Życzę Ci, abyś zawsze spotykał tylko tych prawych i zwyczajnie, po ludzku, dobrych ludzi. Niech Cię omijają kanałie, fałszywi przyjaciele i zawistnicy. I niech Cię Opatrzność strzeże przed tymi, którzy sami niczego nie potrafią zrobić i dlatego potrafią tylko niszczyć to, co inni stworzyli. Bądź pogodny, zdrowy i miej powody do uśmiechu.

Oby Nowy Rok był chociaż troszeczkę lepszy!

*Twój, refleksyjny i pozostający w głębokich pokłonach,
Matros*

P.S. Wiem, że nie należysz do tych ciekawskich, ale tak dla rzetelności (i co tu dużo ukrywać, dzisiaj już można powiedzieć, że dla historycznej prawdy) powiem Ci, że wspomniani przeze mnie ludzie to: Małgorzata Grucela-Jaskiewicz, Jolanta Maciejewicz, Janusz Maciejewicz, Jacek Dąbrowski i Stanisław Dąbrowski (przypadkowa zbieżność nazwisk).

Wspomnienie o kapelanie

Dnia 18 grudnia 2011 roku zmarł w wieku 78 lat kapelan „Solidarności” o. Edward Ryba, redemptorysta z Gdyni.

O. Ryba nadzorował prace nad budową kościoła p.w. Matki Boskiej Nieustającej Pomocy i św. Piotra Rybaka, którego konsekracja odbyła się 15 maja 1977 roku, a który do dziś jest miejscem szczególnej modlitwy i opieki dla ludzi morza, marynarzy, rybaków, stoczniovców, portowców oraz ich rodzin. Był tam przez wiele lat proboszczem, a od roku 1995 przebywał na emeryturze, uczestnicząc jednak aktywnie w posłudze duszpasterskiej.

W tym też kościele 22 grudnia 2011 roku pożegnaliśmy o. Edwarda Rybę.

Trzeba zaznaczyć wyjątkowe zasługi o. Ryby jako kapelana „Solidarności”, szczególnie w momentach trudnych, podczas Zrywu i w czasie stanu wojennego.

W czasie trwania strajków do klasztoru Ojców Redemptorystów przysłała delegacja z prośbą o sprawowanie Mszy Św. na terenie Stoczni i Portu. Ojciec Ryba, który był wtedy proboszczem parafii portowej, dostał od ówczesnego Prezydenta Gdyni zakaz odprawiania nabożeństw pod groźbą wyciągnięcia konsekwencji administracyjnych, w tym cofnięcia zezwolenia na budowę klasztoru. Jednak o. Edward nie poddał się i po wielu negocjacjach uzyskał zgodę i mógł celebrować od 18 do 31 sierpnia 1980 roku Msze Św. na terenie gdyńskich zakładów pracy, m.in. w Stoczni i w Porcie oraz Woj. Przed. Kom. Gdańsk – Gdynia.

Po ogłoszeniu stanu wojennego odprawiał Msze Św. za Ojczyznę, wygłaszał patriotyczne kazania, był współorganizatorem pomocy dla rodzin osób internowanych i represjonowanych.

22 grudnia w kościele Redemptorystów zgromadziły się tłumy ludzi związanych z „Solidarnością”, aby pożegnać kapelana. Na uroczystości pogrzebowe przybył m.in. Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek, były Przewodniczący KK NSZZ „Solidarność” Janusz Śniadek oraz przedstawiciele władz Stoczni i Portu.

Joanna Ryłko



(foto: od J. Ryłko)

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. 91 422 3311

fax 91 422 2900

e-mail: szczecin@nms.org.pl

www.solidarnosc.nms.org.pl

Oddział w Gdyni

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel. 58 621 8173

tel./fax 58 621 8543

e-mail: gdynia@nms.org.pl

Biuro terenowe

w Świnoujściu

„Dom Marynarza”

ul. Fińska 2, pok. 109

72-600 ŚWINOUJŚCIE

tel. 91 322 61 28

tel. kom. 502 373 761

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. 58 621 8541

fax 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 91 359 4085

tel. Sekretariat 91 359 4078

91 359 4079

tel./fax 91 359 4084

e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S” „DALMOR”

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. 58 627 6264

fax 58 620 1845

e-mail:

solidarnosc.dalmor@gmail.com

MKZ NSZZ „S” PŻB S.A.

ul. Portowa 41

78-100 KOŁOBRZEG

tel. 94 355 2204

tel./fax 94 352 8258

e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

**MKZ NSZZ „S”
MORSKICH SŁUŻB
I PRZEDSIĘBIORSTW
RATOWNICZYCH**

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. 58 660 7647

fax 58 660 7648

tel.kom. 609 476 400

KZ NSZZ „S”

**PRZEDSIĘBIORSTWO
ROBÓT CZERPALNYCH
I PODWODNYCH**

ul. Przetoczna 66

80-702 GDAŃSK

tel. 58 304 3882

tel. 58 304 3883 w. 237

fax 58 304 3814

**MKZ NSZZ „S” „OMK”
ORGANIZACJA
MARYNARZY
KONTRAKTOWYCH**

ul. Szarotki 8

70-604 SZCZECIN

tel. 91 422 3311

fax 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 91 423 9330

tel. 91 423 9707

tel. kom. 501 539 329

e-mail:

adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

ANDRZEJ KOŚCIK

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel./fax 58 661 6053

tel. 58 661 6096

tel. kom. 602 233 619

e-mail:

koscik_andrzej@nms.org.pl

Bałtycki Tydzień Kampanii ITF



- 1 Edward Fortuna – Przewodniczący MKK NSZZ „S” Port Gdańsk – rozdaje biuletyny i informacje związkowe dla marynarzy, członków załogi statku „CITY OF NORDIC” (autor zdjęcia: Mieczysław Krumholc)
- 2 Pikieta – przemawia Andrzej Kościak, inspektor ITF (autor zdjęcia: Mieczysław Krumholc)
- 3 Pikieta - Andrzej Kościak, Inspektor ITF-u, przedstawia „NOTICE”, który został wręczony kapitanowi statku „CITY OF NORDIC” – wezwanie do rozpoczęcia negocjacji w celu podpisania układu zbiorowego pracy akceptowanego przez ITF oraz ostrzeżenie, że przypadku odrzucenia zamiaru podpisania

- układu zbiorowego pracy akceptowanego przez ITF, statek będzie otwarty do akcji przez związki zawodowe afiliowane w ITF-ie (autor zdjęcia: Mieczysław Krumholc)
- 4 Wolontariusze ze wszystkich polskich morskich związków zawodowych afiliowanych w ITF-ie (International Transport Federation):
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „S”
Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „S”
Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
(autor zdjęcia: Mieczysław Krumholc)