



BIULETYN MORSKI

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

NR 2-3 (52-53) KWIECIEŃ - MAJ - CZERWIEC - LIPIEC - SIERPIEŃ - WRZESIEŃ 2009

ISSN 1426-1006



Motto

*Za co to biją w tyłek, gdy pobłądzi głowa?
Za to, że głowa, błędząc, rozum w tyłku chowa.*

Jan Kochanowski

SPIS TREŚCI

Od redakcji	2
Wiadomości ze świata	3
Kiedy skończy się wreszcie ta gra w ciuciubabkę	5
Kolejna reforma Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE	7
Strategia dla Morza Bałtyckiego	9
Polityka morską państwa	10
Tajemniczy statek	12
Strefa wysokiego ryzyka w Zatoce Adeńskiej poszerzona	13
Rozszerza się plaga porzuceń statków ...	14
Bałtycki Tydzień Kampanii ITF - 2009	15
Koniec protestu w SAR	16
List otwarty do członków organizacji międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludzie Morskiej	19



Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

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

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

Numer zamknięto 30 września 2009 r

Zdjęcie na okładce - M. Kumiszczka

Od redakcji

Tym razem wydajemy podwójny numer naszego biuletynu. Różne przypadki, niezależne od redakcji spowodowały, że nie zdążyliśmy wydać w terminie numeru za drugi kwartał. Mamy nadzieję, że kolejne wydania nie będą miały już „poślizgu”.

Kryzys światowej gospodarki ma różne oblicza. Jednym z nich jest rozszerzające się zjawisko porzuceń statków. Najgorsze jest, że wraz ze statkami porzucana jest często załoga pozbawiona zaległych i bieżących wynagrodzeń, na statkach bez podstawowego zaopatrzenia w żywność, wodę czy paliwo. Plaga ta nie omija również polskich portów. Przykłady porzuceń i podejmowane przez związki zawodowe akcje pomocy marynarzom opisujemy w tym numerze biuletynu.

Jak już wielokrotnie pisaliśmy, Unia Europejska dostrzegła ważność sektora morskiego i realizuje program wspólnej polityki morskiej. W ramach tej polityki opracowywane są również strategie dla poszczególnych regionów. Taka strategia powstała już dla Morza Bałtyckiego („Strategia dla Morza Bałtyckiego”) i powstaje również dla Morza Śródziemnego. Polityka morską UE wymusza również na rządach poszczególnych państw członkowskich opracowanie krajowych polityk i strategii. Projekt założeń polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej opracowany przez Rząd RP jest w tej chwili dyskutowany (a właściwie ostro krytykowany) również w Sejmie („Polityka morską państwa”).

Przykład działań w służbach ratownictwa morskiego („Koniec protestu w SAR”) jest kolejnym przykładem na to, że stanowcze, cierpliwe i solidarne działanie związków zawodowych przynosi pozytywny skutek.

Jednym z priorytetowych zadań Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest walka o wyeliminowanie z polskiego prawa „patologii”, jaką naszym zdaniem jest możliwość opierania stosunków pracy polskich marynarzy nawet na statkach podnoszących polską banderę o prawo dowolnego kraju. Unikając rzeczywistej odpowiedzialności polscy armatorzy skwapliwie korzystają z tej możliwości. O skutkach, jakie może to przynieść marynarzom piszemy w artykule „Kiedy skończy się wreszcie ta gra w ciuciubabkę?”

Życzymy niżej lektury i obiecujemy, że dołożymy starań, aby kolejne wydania naszego biuletynu ukazywały się bez „poślizgu”

Redakcja „Biuletynu Morskiego”

Przepraszamy !

W poprzednim wydaniu „Biuletynu Morskiego” publikowaliśmy treść oświadczenia strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Przedstawiając sygnatariuszy tego oświadczenia pomyliliśmy nazwisko Przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy. Oczywiście Przewodniczącym jest Henryk Poniatowski a nie jak napisaliśmy Henryk Piątkowski. Oba kolegów za pomyłkę serdecznie przepraszamy.

Dnia 11 sierpnia 2009 roku odszedł na wieczną wachtę do Pana

O. Józef Krok

założyciel Duszpasterstwa Ludzi Morza
wieloletni opiekun marynarzy i rybaków.

Niestrudzenie niósł otuchę i opiekę rodzinom marynarskim.
Nasze środowisko utraciło najlepszego Przyjaciela, na którego zawsze można było liczyć.

On wskazywał nam właściwy kurs.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Inspektorzy ITF-u w Polsce

Wiadomości ze świata

Okrągły stół

Światowy niedobór marynarzy był jednym z kluczowych tematów diskutowanych na spotkaniu z udziałem przedstawicieli przemysłu żeglugowego i ITF.

„Okrągły stół” międzynarodowych stowarzyszeń żeglugowych oraz ITF odbył się 30 marca 2009 roku, a jego głównym celem była ocena działań w ramach kampanii „Idź na morze” (Go to Sea), której zadaniem jest pomoc w rozwiązaniu problemu niedoboru marynarzy.



foto - www.itf.org.uk

W siedzibie głównej Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie uczestnicy spotkania aprobowali trzy kluczowe cele kampanii: (a) osiągnięcie korzystniejszego odbioru społecznego żeglugi; (b) upowszechnienie wśród młodych ludzi większej wiedzy o możliwościach w pracy na morzu oraz (c) spowodowanie zmian w jakości życia na morzu. Wyrazili oni również troskę z powodu kontynuacji bezprawnej kryminalizacji marynarzy, jak również sprzeciw wobec zakazów zejścia na ląd. Ponadto dyskutowano nad tym, jak skutecznie zmotywować państwa do ratyfikowania skonsolidowanej Konwencji o Pracy na Morzu, przyjętej przez międzynarodową Organizację Pracy w roku 2006, aby zapewnić możliwie wcześnie wejście jej w życie.

W trakcie spotkania omawiano również problem piractwa u wybrzeży Somali i w Zatoce Adeńskiej. Uczestnicy przyjęli z zadowoleniem pozytywne efekty międzynarodowych działań w celu ochrony żeglugi przed atakami piractwa czy zbrojnych napaści. Zanotowano ostatnio spadek liczby „udanych” ataków pirackich i wzięcia zakładników. Dyskutowano także nad stworzeniem dokumentu dla Komitetu Bezpieczeństwa IMO dotyczącego pomocy w podniesieniu morale marynarzy w tym regionie.

Sekretarz Sekcji Marynarzy ITF Jon Whitlow powiedział: „Nic obecnie nie jest ważniejszego w marynarskich działaniach niż sprawy takie jak: kryminalizacja, piractwo i rekrutacja. Te ostatnie rozmowy dały nam okazję do wspólnej pracy i podjęcia działań na rzecz Konwencji o Pracy na Morzu i do jak najszybszej jej ratyfikacji.”

hs

Pierwszy międzynarodowy związek zawodowy

Dzień 15 maja 2009 r. można bez przesady nazwać historycznym w ruchu związkowym. W dniu tym powstał pierwszy trans-graniczny związek zawodowy grupujący pracowników sektora morskiego, żeglugi śródlądowej i pracowników lądowych (zatrudnionych w tych sektorach) z wielkiej Brytanii i Holandii. Współpracujące przez wiele lat związki „Nautilus UK” oraz „Nautilus NL” połączyły się w jeden związek zawodowy „Nautilus International”. W chwili obecnej zrzesza on ponad 24 tys. pracowników z Holandii i Wielkiej Brytanii.

Pierwszy Sekretarz Generalny „Nautilus International”, Mark Dickinson powiedział: „Rozpoczęliśmy kurs na zjednoczenie, podzielamy szczere pragnienie budowania lepszej przyszłości dla naszych członków i jestem przekonany, że dokonamy tego. Dla Nautilus UK i Nautilus NL ruch w kierunku zjednoczenia wiązał się raczej z podtrzymaniem naszej tożsamości jako związków zawodowych reprezentujących pracowników sektora morskiego, niż byciem pochłoniętym w przyszłości przez wielki wielobranżowy związek.”



Na zdjęciu: władze „Nautilus International”. Od lewej: Paul Moloney - asystent Sekretarza Generalnego, Mark Dickinson - Sekretarz Generalny, Marcel van den Broek - asystent Sekretarza Generalnego
foto - www.itf.org.uk

Asystent Sekretarza Generalnego, Marcel van den Broek dodał: „Nasze dwa kraje mają wiele powiązań, a nowy związek zawodowy powstał z naszych wspólnych doświadczeń i wiary, że możemy dokonać prawdziwych zmian w naszej wspólnej przyszłości.” Zwrócił również uwagę, że nowy związek powinien uporządkować politykę i strategiczne cele, wśród których jednym z najważniejszych jest odbudowa bazy szkoleniowej w obu krajach, ponieważ szkolenie to klucz do przyszłości.

Przy tej okazji nie można pominąć znaczącej roli, jaką odegrał przy powstaniu nowego związku poprzedni se-

↳ kretarz generalny Nautilus UK i jednocześnie przewodniczący sekcji Marynarzy ITF - Brian Orrell.

hs

ITF apeluje o szeroką kontrolę w szkockim rybołówstwie

ITF popiera żądanie przeprowadzenia szerokiej kontroli w szkockim rybołówstwie. Jest ono wynikiem dochodzenia, jakie przeprowadzono po pożarze na statku rybackim w ubiegłym roku, podczas którego zginęły trzy osoby.



*Łodzie rybackie w porcie Fraserburgh (Szkocja)
foto - www.itf.org.uk*

W marcu 2009 Komisja do Badań Wypadków Morskich, która zajmuje się wypadkami brytyjskich statków na całym świecie i wszystkimi wypadkami na wodach brytyjskich, opublikowała raport w sprawie pożaru na statku „Vision II”, który miał miejsce w porcie Fraserburgh w Szkocji. W swojej części ogólnej raport wymienia szereg spraw związanych z wyposażeniem statków, ich eksploatacją, certyfikacją czy inspekcjami. Zwraca również uwagę na wzrost wśród załóg liczby obcokrajowców, którzy w porcie mieszkają na statku bez zapewnienia im podstawowych wymogów bezpieczeństwa. Statki te przeznaczone są do połowów, a nie do wykorzystywania jako kwatery mieszkalne. Jeśli statek nie jest w pełni wyposażony i przygotowany do rejsu, załogi powinny mieszkać na lądzie.

Komentując ten raport, koordynator ITF na Wielką Brytanię i Irlandię zauważył, że jest on klarowny dla wszystkich. Jego skutkiem powinna być szeroka kontrola warunków pracy obcokrajowców w szkockim rybołówstwie. Powiedział między innymi: „Całkowicie popieramy wezwanie Komisji do Badań Wypadków Morskich skierowane do straży granicznej o pilne i szerokie przyjrzenie się temu, co się dzisiaj dzieje na naszych wodach”.

hs

Kongres ETF

W dniach 27 - 29 maja 2009 w Ponta Delgada (Azory) odbył się kolejny (trzeci poza założycielskim w roku 1999) kongres Europejskiej Federacji Transportowców - ETF. Odbywał się on pod hasłem „Silne związki zawodowe dla zrównoważonego transportu”.



Podczas kongresu dyskutowano nad sprawozdaniem z działalności ETF w kończącej się czteroletniej kadencji oraz przyjęto ponad 20 uchwał i oświadczeń, określających kierunki działania Federacji na następne cztery lata. Kongres wybrał również nowego Przewodniczącego ETF. Został nim Graham Stevenson z Wielkiej Brytanii. Sekretarzem generalnym ETF został ponownie wybrany Eduardo Chagas z Portugalii.

Na zakończenie Eduardo Chagas powiedział: „Kongres był sukcesem. Jego wyniki posłużą rozwijaniu działalności ETF w nadchodzących latach. Kongres jasno dał do zrozumienia, że zarówno politycy, jak i organizacje pracodawców, będą mieli do czynienia z silniejszym ETF, który zobowiązany jest do zaangażowania się w poważny dialog, mogący przynieść korzyści swoim członkom, ale również gotowy jest do walki przeciwko wszelkim próbom obniżania ich warunków życia i pracy, a w szczególności wynagrodzeń i standardów bezpieczeństwa”.

Więcej o przebiegu i wynikach Kongresu napiszemy w następnym wydaniu „Biuletynu Morskiego”.

hs

Deklaracja Tallińska

W dniach 23 - 24 kwietnia 2009 w Tallinie odbyło się kolejne, coroczne, spotkanie Komitetu Bałtyckiego Europejskiej Federacji Transportowców. Komitet ten zrzesza afiliowane w ETF związki zawodowe marynarzy i portowców z krajów basenu Morza Bałtyckiego.

Podczas tegorocznego spotkania uznano Morze Bałtyckie za obszar specjalny podlegający w całości pod tak zwaną „Politykę Ateńską ITF”, co potwierdzono w przyjętej deklaracji zwanej „Deklaracją Tallińską” lub „Deklaracją z Tallina” o następującej treści:

„Związki Zawodowe uczestniczące w obradach Komitetu Bałtyckiego w Tallinie w dniach 23 i 24 kwietnia niniejszym oświadczają, iż polityka ateńska powinna mieć pełne zastosowanie do obszaru Morza Bałtyckiego i tym samym obejmować wszystkie regularne linie żeglugowe.

Związki Zawodowe jednocześnie oświadczają, iż w żadnym przypadku nie dopuszcza się w tym rejonie warunków płacowych poniżej kryterium określonego układem zbiorowym ITF TCC.”

hs

Kiedy skończy się wreszcie ta gra w ciuciubabkę

W marcu br. jeden z marynarzy należących do naszego związku zwrócił się do nas z prośbą o pomoc i interwencję w sprawie wypłacenia mu zasiłku chorobowego z tytułu wypadku na statku. Wypadek miał miejsce na statku pływającym pod polską banderą i zdarzył się po dwóch tygodniach od zamustrowania. Niestety, nasz kolega twierdząc, że podpisał kontrakt z polskim armatorem na okres 3 miesięcy, nie posiadał żadnej kopii swojej umowy o pracę, a statek nie był objęty układem zbiorowym. Zgodnie z zaświadczeniami lekarskimi wydanymi za granicą, po repatriacji w Polsce marynarz był niezdolny do pracy łącznie przez ok. jeden miesiąc od chwili wypadku. Nie otrzymał za ten okres żadnego ekwiwalentu, a armator odmówił mu jakichkolwiek wyjaśnień.

W tej sytuacji zwróciliśmy się do polskiego armatora tego statku o przesłanie nam kopii kontraktu i warunków zatrudnienia marynarza. W odpowiedzi zamiast kopii tych dokumentów otrzymaliśmy informację, że firma jest tylko czarterującym statek - zarejestrowany w Polsce - wraz z załogą, a zatrudnienie marynarzy leży w gestii właściciela statku, to jest innej firmy zarejestrowanej w Panamie. Po sprawdzeniu danych dotyczących statku i jego zarządzającego w systemie internetowym „Ship info” oraz w rejestrze Izby Morskiej, zwróciliśmy się ponownie do firmy zarejestrowanej jako armator w mieście, którego nazwa umieszczona była na burcie tego statku. W odpowiedzi Prezes Zarządu wyjaśnił, że choć w świetle Kodeksu Morskiego firma jest armatorem, to jednak zgodnie ustawą o pracy na morskich statkach handlowych (art. 2) nie ma obowiązku, ani też prawa (co ma do tego art. 2 ustawy?) zatrudniać na nim załogi. W swoim piśmie jeszcze raz podkreślił, że jego firma nie jest podmiotem zatrudniającym załogę na tym statku, gdyż leży to w kompetencji właściciela statku i prosi, aby w sprawie warunków zatrudnienia naszego kolegi (polskiego marynarza na statku pod polską banderą) kontaktować się z właścicielem statku w Panamie.

Cytuję w całości treść w/w wymienionego art. 2 ustawy, do którego odwołał się Prezes: **„Stosunek pracy na statku podlega prawu państwa bandery statku, chyba że strony poddały ten stosunek innemu prawu”.**

Nasze zapytanie do kolegi marynarza, czy wybrał z armatorem lub pracodawcą inne niż polskie prawo stosunku pracy, wywołało u niego wielkie zdziwienie. On i cała polska załoga statku była przekonana, że ich pracodawcą jest polski, a nie obcy armator. Na kopii potwierdzenia wynagrodzenia za pracę, jaką otrzymał w dniu zejścia ze statku, była też pieczętka nazwy statku wraz z nazwą i siedzibą w Polsce jego armatora. Nikt go dotąd nie pytał,

a nawet nie informował, według jakiego prawa (polskiego czy obcego) został zatrudniony.

Na nasz kolejny list do polskiego armatora pan Prezes podaje nam namiary kontaktowe do dyrektora firmy (właściciela statku) w Panamie. Wyjaśnia też, że chociaż z punktu prawa jego firma nie jest stroną ani też pośrednikiem umów załogowych, to nie chcąc być posądzanym o brak woli, może spróbować uzyskać interesujące nas informacje (warunki zatrudnienia marynarza na statku pod polską banderą) w ramach swojej współpracy z właścicielem statku z Panamy.

Wysłaliśmy pismo do dyrektora firmy w Panamie pod wskazany adres. Nie otrzymując żadnej odpowiedzi z Panamy, powiadamy o tym Prezesa polskiego armatora. Polski armator przeprosza nas za (swoje ?!) opóźnienie i powiadamia o uzyskanych informacjach z kontraktu marynarza. Cytuję w tłumaczeniu na jęz. polski wszystkie informacje, które przekazał nam w jęz. angielskim polski armator:

- Nazwa statku: xxx
- imię i nazwisko marynarza: yyy
- stanowisko na statku: zzz
- okres zatrudnienia: 3 miesiące (skrótowy na wniosek zainteresowanego)
- wynagrodzenie wypłacane z dniem: dzień, miesiąc, rok,
- miesięczne wynagrodzenie zasadnicze: kwota w USD,
- nadgodziny : kwota w USD,
- urlop: kwota w USD,
- dodatek do urlopu: kwota w USD,
- razem: podana kwota z podsumowania w USD
- okres próbny: 3 miesiące (podczas którego pracodawca ma prawo do zerwania kontraktu ustnie lub na piśmie - bez jakiegokolwiek uprzedzenia),
- jurysdykcja prawa: Panama.

Po tygodniu ta sama osoba podpisująca się pod w/w informacją polskiego armatora informuje nas, że:

- polski armator ani właściciel statku z Panamy nie posiada kontraktu naszego kolegi marynarza,
- być może kontrakt jest na statku, ale kapitan nie jest w stanie go znaleźć, a więc może marynarz zabrał obydwa jego egzemplarze ze sobą,
- zarówno polski armator, jak i właściciel statku z Panamy, wyrażają dobrą wolę wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, jakie mogą być z tą sprawą związane.

Podkreślając, że rozpatrujemy zasadność zgłoszonego do nas roszczenia marynarza, po raz trzeci zwracamy się do armatora o dostarczenie nam warunków jego zatrudnienia w całości, a w tym: dotyczących opieki medycznej, choroby, wypadków w pracy itd.

W odpowiedzi uzyskujemy kolejne pokrętne pismo, z którego wynika, że pomimo braku wiedzy zarówno polskiego armatora, jak i panamskiego właściciela statku, na jakich warunkach zatrudniony został polski marynarz, prosi się nas o przesłanie kompletnej dokumentacji dotyczącej naszego kolegi marynarza. Po otrzymaniu jej, polski armator obiecuje przesłać ją do panamskiego właściciela statku, który z kolei obiecuje rozpatrzyć i potraktować roszczenie w sposób rzetelny i uczciwy.

Wobec powyższego zwróciliśmy się z pytaniem do Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi odpowiedniego Urzędu Morskiego, czy może nam pomóc w ustaleniu pełnych warunków zatrudnienia lub wskazać, jaka instytucja w Polsce jest władna do ich wyegzekwowania.

Statki pod polską banderą w żegludze międzynarodowej muszą posiadać polskie certyfikaty, które są zgodne z ratyfikowanymi przez Polskę konwencjami, a w tym SOLAS 74/88, MARPOL 73/78 i konwencjami MOP. Dokumenty statku i armatora wynikające z konwencji SOLAS, czyli dokumenty kodeksu ISM - i to zarówno dokumenty statkowe jak i armatorskie (DOC) - oraz wynikające z rozdziału XI-1 (kodeks ISPS), czyli CRS, mogą wskazać na interesujące nas informacje. Kopie tych dokumentów wraz z protokołami z inspekcji zgodnie ze stosowaną procedurą powinny znajdować się w tym Urzędzie Morskim.

Oczekując już prawie miesiąc na odpowiedź z Urzędu Morskiego, rozpoczęliśmy również inne działania w celu wyjaśnienia całej sprawy i udzielenia marynarzowi skutecznej pomocy. Z tego względu, opisując ten przypadek w oparciu o zgromadzoną w biurze Sekcji dokumentację, celowo nie podałem nazwy armatora, właściciela i nazwy statku.

Wielokrotnie, także na łamach naszego „Biuletynu Morskiego”, przedstawialiśmy problem łamania prawa przez pracodawców na statkach zarejestrowanych również pod polską banderą. Na nasze wnioski dotyczące kontroli na statkach pod polską banderą (na przykład w przypadkach nie płacenia przez pracodawcę składek na ubezpieczenia społeczne) otrzymywaliśmy zadziwiające odpowiedzi. Cytuję odpowiedź z ZUS.: **„Wydział Kontroli Płatników Składek poinformował, iż nie ma możliwości przeprowadzenia kontroli zgodnie z Państwa wnioskiem, z uwagi na to, że nie są spełnione wymogi określone w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, zgodnie z którymi inspektor kontroli wszczyna kontrolę po okazaniu legitymacji służbowej i doręczeniu upoważnienia do kontroli płatnikowi składek. Również z uwagi na to, że płatnik składek ma siedzibę na Cyprze, przeprowadzenie kontroli (statku pod polską banderą) leży poza własnością Wydziału kontroli Płatników Składek naszego Oddziału”.**

Przedstawialiśmy sytuację, opinie i analizy prawne stronie rządowej i Związkowi Armatorów Polskich podczas posiedzeń Zespołu Trójstronnego w tych sprawach.

Zwracaliśmy uwagę kolejnym Rządom, Marszałkowi Sejmu oraz Prezydentowi RP, że Artykuł 94 Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (ratyfikowanej przez Polskę), ustanawia obowiązki państwa bandery odnośnie do, między innymi, warunków pracy, składu osobowego załóg oraz kwestii społecznych na statkach podnoszących jego banderę.

Wygląda na to, że polscy armatorzy, polski rząd i polski parlament po likwidacji polskiej morskiej floty narodowej zabawiają się w chowanego na ostatnich kilku statkach pod białą-czerwoną banderą. Ministerstwa - dawniej Gospodarki Morskiej, a obecnie Infrastruktury - powołując się na polskie prawo i Konwencje Rzymską twierdzą, że pracodawcy mogą zatrudniać Polaków w Polsce według w praktyce dowolnie wybranego przez siebie prawa innego kraju. Od kilku lat korzystają z tego polscy i niepolscy armatorzy/pracodawcy, zatrudniając marynarzy na statkach zarejestrowanych pod polską banderą wg prawa np. Cypru, Panamy, Malty. Dlaczego, idąc za tym przykładem, nie wybrać dla pracowników innych zakładów w Polsce stosunku pracy na przykład według prawa Wysp Bahama?

Kiedy skończy się wreszcie ta ciuciubabka?

Janusz Maciejewicz

Umowa polsko - norweska przedłużona

Rozporządzenie Rady nr 1408/71 stanowi, że marynarze zatrudnieni na statkach podnoszących banderę jednego z państw Unii Europejskiej podlegają obowiązkowym ubezpieczeniom społecznym w kraju, pod którego banderą pływa statek. Rozporządzenie to obowiązuje również w Norwegii - mimo że nie jest ona członkiem UE - jako członka tzw. Europejskiego Obszaru Gospodarczego (UE + Norwegia, Islandia i Lichtenstein). Rozporządzenie to przewiduje możliwość odstąpienia od tej zasady, jeżeli dwa państwa (lub jego odpowiednie instytucje) zawrą stosowne porozumienie. Takie porozumienie między Polską i Norwegią zostało zawarte w 2004 roku na okres 5 lat (do 30 kwietnia 2009 roku). Zgodnie z tym porozumieniem, armatorzy norwescy nie mają obowiązku ubezpieczenia polskich marynarzy w norweskim systemie ubezpieczeń społecznych, jeżeli marynarze ci przystąpią do dobrowolnego ubezpieczenia emerytalno - rentowego w ZUS.

Takie rozwiązanie spowodowało możliwość unikania przez armatorów dodatkowych kosztów związanych z opłacaniem części składki ubezpieczeniowej i zmniejszyło ryzyko utraty pracy przez polskich marynarzy na rzecz obywateli państw spoza UE. Ponieważ w wyniku światowego kryzysu ponownie bardzo trudno znaleźć pracę - szczególnie szeregowym marynarzom - zdecydowano się umowę przedłużyć. Niestety, jest ona przedłużona jedynie do 31 grudnia 2010 roku, bez możliwości dalszego jej przedłużania.

Przypominamy, że w układzie zbiorowym zawartym przez Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” z Wilhelmsman Ship Management zagwarantowano wypłaty dodatkowo 105 USD za każdy miesiąc pobytu na burcie na pokrycie (przynajmniej częściowe) kosztów dobrowolnego ubezpieczenia w ZUS. (hs)

Kolejna reforma Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE

W dniu 22 kwietnia 2009 r. Komisja Europejska przyjęła zieloną księgę poświęconą przyszłości wspólnej polityki rybołówstwa [KOM(2009)163 wersja ostateczna]. Poprzednia reforma WPRyb przeprowadzona była w 2002 roku. Przegląd jej skuteczności pod względem osiągania założonych celów miał nastąpić po 10 latach, w roku 2012. Niestety, już po kilku latach zauważono, że cele te, mające nadać europejskiemu rybołówstwu zrównoważony charakter, nie są realizowane w sposób właściwy.

Analizując wyniki dotychczasowej wspólnej polityki rybołówstwa Komisja Europejska zauważa, że w 88% stad wspólnotowych połowy prowadzone są powyżej poziomu gwarantującego maksymalny zrównoważony połów. Ponad 30% tych stad znalazło się poniżej bezpiecznej granicy biologicznej, co oznacza, że mogą one nie być w stanie samodzielnie się odbudować. Europejskie rybołówstwo jest obecnie uzależnione od młodych osobników o niewielkich rozmiarach, które odławiane są zazwyczaj, zanim zdążą się rozmnożyć. Na przykład ponad 90% osobników dorsza w Morzu Północnym jest odławianych, zanim mogą one odbyć tarło. Taki ogólny obraz zacierza znaczne różnice występujące pomiędzy poszczególnymi rejonami czy gatunkami, tym niemniej faktem jest, że europejskie rybołówstwo samo doprowadza do wyniszczenia własnych ekologicznych i ekonomicznych zasobów.

Innym skutkiem przełowienia, nadmiernej zdolności połowowej czy niskiej elastyczności ekonomicznej - zdaniem Komisji Europejskiej - jest duży nacisk polityczny, aby zwiększyć uprawnienia do połowów w krótkoterminowej perspektywie kosztem przyszłego, zrównoważonego rozwoju sektora. Powoduje to konieczność stosowania wielu odstępstw i bardziej szczegółowych narzędzi. Prowadzenie działalności za pomocą takiego zarządzania w mikroskali staje się coraz bardziej zawiłe, niezrozumiałe i bardzo kosztowne.

W zielonej księdze Komisja Europejska zauważa również, że sektor rybołówstwa otrzymuje sporą pomoc publiczną. Oprócz bezpośredniej pomocy udzielanej z Europejskiego Funduszu Rybołówstwa poprzez krajowe, sektorowe programy operacyjne (w Polsce w sektorze rybołówstwa realizowany jest obecnie program operacyjny pod nazwą „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007 - 2013”) sektor dotowany jest na wiele różnych sposobów, jak na przykład: ogólne zwolnienie z podatku paliwowego, bezpłatny dostęp do naturalnego zasobu, który eksploatuje, czy brak zobowiązania do choćby częściowego ponoszenia kosztów publicznego zarządzania swoją działalnością (np. kosztów kontroli i zapewniania bezpieczeństwa na morzu). W kilku państwach członkowskich wykonano

szacunkowe obliczenia, z których wynikało, że koszty, jakimi sektor obciąża budżet publiczny, przewyższają całkowitą wartość połowów. W uproszczeniu można powiedzieć, że obywatele w tych państwach płacą za swoje ryby niemal dwukrotnie: raz w sklepie oraz podczas płacenia podatków.



foto - archiwum

Na wiele nieprawidłowości podczas realizacji Wspólnej Polityki Rybołówstwa zwrócił również uwagę w swoim sprawozdaniu specjalnym opublikowanym w grudniu 2007 roku Europejski Trybunał Obrachunkowy. Uwagi ETO dotyczyły uchybień w takich dziedzinach, jak sposoby gromadzenia i kontroli danych połowowych, systemów inspekcji czy systemów monitoringu naruszeń i nakładanych w ich następstwie kar. Sprawozdanie to szerzej omówiliśmy w naszym „Biuletynie Morskim” nr 1/2008.

Zdaniem Komisji aktualna sytuacja w sektorze jest wynikiem kilku głównych wad strukturalnych, które w zielonej księdze zostały sformułowane następująco:

- głęboko zakorzeniony problem nadmiernej zdolności połowowej floty;
- nieprecyzyjnie określone cele polityki, których skutkiem są niedostatecznie ukierunkowane decyzje i proces wdrażania;
- system decyzyjny sprzyjający perspektywie krótkoterminowej;
- ramy polityki, które nie nakładają w wystarczającym stopniu odpowiedzialności na sektor;

- brak woli politycznej, aby zapewnić przestrzeganie przepisów, a przy tym rzadkie ich przestrzeganie przez sektor.

Analizując poszczególne wady, Komisja proponuje alternatywne działania, mające je wyeliminować lub w poważnym stopniu ograniczyć. Ponadto proponuje kierunki dalszego usprawniania zarządzania rybołówstwem UE.

Celem opublikowania zielonej księgi - jak to deklarują jej autorzy - jest zainicjowanie i rozpropagowanie debaty społecznej oraz zebranie opinii na temat przyszłej Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE. Z tego powodu opublikowany przez Komisję Europejską dokument, oprócz diagnozy obecnej sytuacji sektora rybołówstwa w Unii oraz propozycji alternatywnych działań zmierzających do eliminacji dotychczasowych wad WPRyb i dalszego jej usprawniania, zawiera dużą ilość pytań o przyszłe działania.

Podczas konsultacji Komisja Europejska pragnie poznać zdanie szerokiej opinii społecznej zainteresowanej sektorem rybołówstwa na wiele tematów. Przykładowe pytania:

- Czy przyszła WPRyb powinna dążyć do utrzymania zatrudnienia w sektorze połowów, czy też jej celem powinno stać się tworzenie alternatywnych miejsc pracy w społecznościach stref przybrzeżnych?
- W jaki sposób można dostosować ogólną zdolność połowową floty z jednoczesnym uwzględnieniem obaw żywionych przez społeczności stref przybrzeżnych i szczególnej sytuacji małych i średnich przedsiębiorstw tego sektora?
- Czy dostęp do strefy 12 mil morskich należy zarezerwować dla jednostek łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego?
- Jak można wykorzystać mechanizmy rynkowe, aby wesprzeć rozwój połowów, które będą jednocześnie wydajne z punktu widzenia rynku i prowadzone w sposób gwarantujący zrównoważenie?
- W jakich dziedzinach sektor połowowy ściśle wiąże się z innymi sektorami? W których dziedzinach niezbędna jest integracja w ramach zintegrowanej polityki morskiej?
- Jakimi priorytetami należy się w przyszłości kierować przy przyznawaniu wsparcia ze środków publicznych i dlaczego?

Komisja Europejska oczekuje odpowiedzi na te i wiele innych - zawartych w zielonej księdze - pytań do końca 2009 roku. Odpowiedzi zostaną opublikowane na stronach internetowych. Do połowy roku 2010 Komisja podsumuje debatę i opracuje wnioski dotyczące kierunków reformy WPRyb. Po kolejnych konsultacjach z zainteresowanymi stronami zostanie opracowany projekt wniosku dotyczącego nowego podstawowego rozporządzenia (rodzaj „mapy drogowej”), który w pierwszych miesiącach 2011 roku zostanie przedstawiony Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Jego przyjęcie mogłoby nastąpić w roku 2012.

Po przyjęciu zielonej księgi Komisarz ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa Joe Borg powiedział: *„Zadajemy pytania, które sięgają fundamentalnych założeń obecnej polityki, nie uznając żadnych dotychczasowych pewników za niepodważalne. Nie chodzi nam o jeszcze jedną zwykłą reformę. Nadszedł czas, by zaprojektować nowoczesny, prosty i zrównoważony system zarządzania zasobami rybnymi w UE, który zostanie odziedziczony przez kolejne pokolenia XXI wieku.”*

Henryk Stachowiak

„Wiek emerytalny” (wyrok Sądu Najwyższego)

Jednym z objawów aktualnego kryzysu gospodarki światowej są redukcje zatrudnienia u pracodawców. W takiej sytuacji szczególnego znaczenia dla pracowników nabierają wszelkiego rodzaju przepisy chroniące ich przed zwolnieniem z pracy. Jednym z takich przepisów jest artykuł 39 Kodeksu Pracy, który stanowi: „Pracodawca nie może wypowiedzieć umowy o pracę pracownikowi, któremu brakuje nie więcej niż 4 lata do osiągnięcia wieku emerytalnego, jeżeli okres zatrudnienia umożliwia mu uzyskanie prawa do emerytury z osiągnięciem tego wieku”. Wątpliwości w interpretacji tego przepisu budziło określenie „wieku emerytalnego”. Dość powszechnie uznawano, że wiek emerytalny, to wiek uprawniający do otrzymania świadczeń emerytalnych w „normalnym” trybie, czyli 65 lat dla mężczyzn i 60 lat dla kobiet.

Dla wielu zawodów, w tym również marynarzy i rybaków oznaczałoby to, że przed osiągnięciem wieku 60 lat (marynarze) czy 55 lat (rybacy) - kobiety oczywiście o 5 lat wcześniej - nie byłby chronieni przez rozwiązaniem umowy o pracę.

Wątpliwości rozwiewa wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2002 roku (I PKN 141/01), którego sentencja brzmi: **„Przewidziany w art. 39 k.p. zakaz wypowiedzenia umowy o pracę obejmuje również pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, którym brakuje nie więcej niż 2 lata (obecnie obowiązujący art. 39 przewiduje 4 lata - przyp. aut.) do osiągnięcia ustawowo obniżonego wieku emerytalnego, jeżeli dalszy okres zatrudnienia umożliwia im uzyskanie prawa do emerytury z osiągnięciem niższego wieku emerytalnego.”**

Niestety, zasady tej jednak nie będziemy mogli bezpośrednio wykorzystywać przy rozpatrywaniu emerytur pomostowych. W ustawie o emeryturach pomostowych zamiast pojęcia „niższego wieku emerytalnego” stosuje się sformułowanie „prawo do emerytury pomostowej z osiągnięciem wieku ...”

(hs)

Strategia dla Morza Bałtyckiego

W dniu 10 czerwca 2009 r. Komisja Europejska opublikowała dokument [KOM(2009) 248 wersja ostateczna] pod tytułem: „*Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Społeczno-Ekonomicznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego*”. Pięć lat po rozszerzeniu UE region ten stoi w obliczu naglących wyzwań, między innymi pogarszającego się stanu wody w Morzu Bałtyckim, niedostatecznych połączeń komunikacyjnych, barier handlowych i problemów z dostawą energii. Sytuacja ta pogorszyła się ze względu na brak skutecznej koordynacji działań. Strategia, która została przedstawiona przez komisarz ds. polityki regionalnej Danutę Hübner, ma przede wszystkim na celu maksymalne wykorzystanie potencjału rozwojowego państw członkowskich i regionów w obszarze Morza Bałtyckiego, który jest zamieszkiwany przez blisko 100 mln ludzi.

Region Morza Bałtyckiego stoi w obliczu kilku poważnych wyzwań. Stan wody w morzu pogarsza się ze względu na nadmierne zrzuty azotanów i fosforanów, co stanowi zagrożenie dla jego różnorodności biologicznej. Gospodarki tego regionu powinny być ściślej ze sobą powiązane. Dane statystyczne wskazują na zbyt dużą zależność od handlu z najbliższymi sąsiadami. Rozwój regionu Morza Bałtyckiego utrudniają znaczne odległości w jego obrębie oraz pomiędzy regionem a resztą Europy: podróż pociągami z Warszawy do Tallina trwa 36 godzin. Kolejnym problemem jest izolacja Litwy, Łotwy i Estonii w kontekście dostaw energii. Wciąż istnieje też ryzyko wypadków spowodowane zwiększającą się liczbą zbiornikowców traktujących morze jak autostradę.

Morze Bałtyckie otoczone jest przez osiem państw członkowskich UE oraz Rosję. W przeszłości przedstawiano wiele sprawozdań i planów działania, jednak ich skutki były ograniczone. Istnieje silna potrzeba lepszej koordynacji działań wielu zaangażowanych stron. Wiele obecnych wyzwań dotyczy dziedzin polityki UE. Programy funduszy strukturalnych UE w regionie zapewniają podstawę do wzmocnienia współpracy. Komisja przedstawia państwom członkowskim swoje propozycje, ale zdaje sobie również sprawę z tego, że wielu wyzwaniom można sprostać jedynie poprzez dobrą współpracę z Rosją. Komisja zaleca stymulowanie współpracy poprzez istniejące inicjatywy, w szczególności „wymiar północny” - wspólną politykę UE, Rosji, Norwegii i Islandii.

Projekt strategii przyjął formę komunikatu i planu działania zawierającego wykaz 80 sztandarowych projektów, spośród których pewne projekty zostały już uruchomione. Cztery fundamenty strategii mają na celu sprawienie, że ta część Europy stanie się:

- **przyjazna dla środowiska** (np. dzięki oczyszczaniu ścieków);

- **dobrze prosperująca** (np. poprzez promowanie innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach);
- **łatwo dostępna i atrakcyjna** (np. poprzez polepszenie połączeń komunikacyjnych);
- **bezpieczna** (np. poprzez lepsze systemy reagowania w razie wypadku).

Jest to pierwsza tak kompleksowa strategia przygotowana przez UE na poziomie makroregionu. Może być ona inspiracją do wprowadzenia podobnych działań w basenie Morza Śródziemnego oraz dorzeczu Dunaju. Przede wszystkim stanowi jednak pierwszy krok w procesie wdrażania zintegrowanej polityki morskiej UE na poziomie regionu.

W latach 2007 - 2013 region Morza Bałtyckiego otrzyma ponad 50 mld euro wsparcia inwestycyjnego w ramach polityki spójności oraz innych funduszy UE, w tym 27 mld euro na zwiększenie dostępności, prawie 10 mld euro na ochronę środowiska, 6,7 mld euro na konkurencyjność oraz 697 mln euro na bezpieczeństwo i zapobieganie ryzyku.

Przykłady projektów rozpoczętych już w ramach strategii dla Morza Bałtyckiego:

- Usunięcie fosforanów z detergentów używanych we wszystkich państwach członkowskich w celu redukcji szkodliwych substancji odżywczych w morzu.
- Wdrożenie „Planu połączenia rynków energii krajów bałtyckich” w celu lepszego połączenia Łotwy, Litwy i Estonii z sieciami europejskimi.
- Do 2013 r. uruchomienie linii „Rail Baltica” i połączenie Warszawy z Tallinem, umożliwiające docelową prędkość 120 km/h.
- Stworzenie wspólnego systemu nadzoru morskiego.
- Stworzenie funduszu innowacji i badań naukowych, wykorzystującego publiczne i prywatne fundusze służące dopasowaniu działalności badawczej do walorów danego regionu.

W grudniu 2007 r. państwa członkowskie zwróciły się do Komisji z prośbą o przygotowanie strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Opublikowana propozycja jest wynikiem publicznych konsultacji on-line, które zostały zainaugurowane przez Komisję w listopadzie 2008 r. oraz wielu debat publicznych, które miały miejsce w ośmiu zaangażowanych państwach członkowskich. Strategia ta jest jednym z głównych priorytetów szwedzkiej prezydencji w drugiej połowie 2009 r.

H.S.



foto - M. Kumiszcza

Polityka morska państwa

Założenia polityki morskiej

We wrześniu 2008 roku premier powołał Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Jednym z zadań tego zespołu było: **przygotowanie projektu dokumentu pod tytułem „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej” w powiązaniu ze zintegrowaną polityką morską Unii Europejskiej** (§ 2, pkt. 1, ppkt. 1) zarządzenia Prezesa RM z dnia 17 września 2008 r.).

23 kwietnia 2009 r. w ramach konsultacji społecznych otrzymaliśmy do zaopiniowania dokument „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (marzec 2009)” będący efektem prac zespołu międzyresortowego. 12 maja 2009 r. wysłaliśmy naszą opinię. O ilości naszych uwag może świadczyć fakt, że tekst przysłanych nam „Założeń ...” liczył 31 stron, natomiast po naniesieniu na ten tekst naszych uwag jego objętość wzrosła do 42 stron. W podsumowaniu naszych uwag pisaliśmy:

(...) Po raz kolejny przedstawiono nam ważny i obszerny materiał do konsultacji z takim ograniczeniem czasowym, że nie byliśmy w stanie rzetelnie przekonsultować go w naszym środowisku. Ograniczenia czasowe nie pozwoliły nam również na gruntowne przeanalizowanie wszystkich dokumentów (szczególnie prawnych), na jakich powinny być oparte założenia polityki morskiej Państwa. Dokumenty, jakie są cytowane w samej treści projektu Założeń, są daleko niewystarczające. (...) Nie znaleźliśmy też należytego odniesienia do instrumentów MOP i zaangażowania w aktualnych pracach międzynarodowej Organizacji Morskiej, które będą miały znaczny wpływ na politykę morskie krajów członkowskich, w tym oczywiście Polski.

Z głębokim rozczarowaniem odnotowujemy brak należytych odniesień autorów dokumentu do floty handlowej, zarówno w kontekście stanu obecnego, jak i przyszłości. Flota handlowa nie jest nawet rozpatrywana jako element polityki niezależności energetycznej czy obronności kraju, zarówno w zakresie potrzeb własnych, jak i powiązań i zobowiązań sojuszniczych. Niektóre z tych aspektów pojawiają się od wielu lat w postulatach partnerów społecznych.

W naszej opinii przesłane nam „Założenia polityki morskiej RP” zawierają ponadto szereg bardzo istotnych wad.

Mimo, iż wielokrotnie odwołuje się w nim do zasad zintegrowanej i kompleksowej polityki morskiej, praktycznie pominięto w nim wymiar społeczny. Żadna polityka państwa nie ma sensu, jeśli nie przynosi ona poprawy w wymiarze społecznym.

W wielu miejscach „Założenia” są bardzo niejednolite. W niektórych fragmentach zbyt ogólnikowe, a w innych zawierające zbyt wiele nieistotnych szczegółów. (...)

Bardzo dużo błędów merytorycznych zauważamy w rozdziale III pierwszej części „Założeń”. (...) Podobne przykłady znajdujemy również w drugiej części „Założeń” zatytułowanej „Materiał informacyjny do dokumentu „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej””. (...)

Najogólniej oceniając przesłany nam dokument, biorąc pod uwagę szczegółowe uwagi umieszczone w tekście „Założeń”, stwierdzamy, że jest on chaotyczny, niespójny, niekompletny, zawierający dużą ilość błędów merytorycznych, formalnych i logicznych.

W czerwcu 2009 r. opracowano kolejną wersję „Założeń ...”. Niestety większość naszych poprawek i uwag nie zostało uwzględnionych. Nie podjęto z nami żadnej merytorycznej dyskusji, a nawet nie uzasadniono faktu zignorowania naszego stanowiska.

Sejmowa Komisja Infrastruktury

W dniu 24 września 2009 r. odbyło się posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, którego tematem było „Omówienie zapisów projektu - Założeń polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej”. Projekt ten przedstawiła Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namietko. Okazało się, że jest to już kolejna wersja „Założeń ...” datowana na wrzesień 2009. Poinformowała ona, że założenia te opierają się na ośmiu kierunkach priorytetowych. Wśród tych priorytetów nie znaleźliśmy wymiaru społecznego czy socjalnego. Następnie swoje prezentacje przedstawili zaproszeni goście: Dyrektor Urzędu morskiego w Gdyni - Andrzej Królikowski, Prezes Zarządu Portu Gdynia - Janusz Jarosiński, Prezes Związku Armatorów Polskich - Paweł Szykaruk, Przewodniczący APMAR - Piotr Masny, Prorektor Akademii Morskiej w Szczecinie - Przemysław Rajewski, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi - Kazimierz Plocke, Prorektor Akademii Morskiej w Gdyni - Stanisław Górski.

Ponieważ prezentacje były bardzo obszerne, trudno w tak krótkim artykule polemizować z każdą z nich, mimo że do niektórych mamy uwagi. Nie zabrakło również zabawnych lapsusów, jak na przykład nazwanie przez Wiceministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi Kazimierza Plocke dalekomorskich statków rybackich - kutrami.

W dyskusji zabierali głos zaproszeni goście i posłowie. Wśród nich również Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków - Janusz Maciejewicz, który powiedział (cytat za stenogramem z posiedzenia Komisji):

Dziękuję bardzo. Chciałem też podziękować za zaproszenie i odnieść się do tematu, który był w zaproszeniu, to jest omówienie zapisów projektu Założeń polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Ja przeczytałem te „Założenia”. Jako związek mieliśmy też możliwość omówienia tego materiału w ramach Zespołu Trójstronnego.

Oświadczam, że z głębokim rozczarowaniem i niepokojem odnotowujemy brak należytych odniesień w tym projekcie do polskiej morskiej floty handlowej, zarówno w kontekście stanu obecnego, jak i w przyszłości.

Według moich informacji uzyskanych z różnych źródeł, w tym również z ksiąg rejestrowych statków handlowych stanowiących polską własność lub polską przynależność, aktualnie na żadnym z morskich statków nie poddano stosunków pracy polskiemu prawu. Nawet na statkach polskiej własności, zarejestrowanych pod białą-czerwoną banderą, obowiązuje obce prawo, na przykład Panamy czy Cypru, a pracodawca ma siedzibę w Singapurze.

Polscy marynarze, których jako przewodniczący sekcji reprezentują, pracując na statkach, zostali pozbawieni praw i ochrony, jakie są określone w polskich przepisach prawnych. Przerzucono również na ich barki obowiązki opłacenia składek na ubezpieczenie społeczne, także na statkach pod polską banderą. Stwierdzamy brak ochrony praw pracowniczych i brak należytego odniesienia się do nich w projekcie „Założeń polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej”. Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę na to podczas posiedzeń i debat jako strona pracownicza Zespołu Trójkonnego do spraw Żegluga i Rybołówstwa Morskiego.

Niestety, polska narodowa morska flota handlowa przestała istnieć. I nie widać w „Założeniach” projektu, aby miała być reaktywowana. Opinia, że powstanie z chwilą uchwaleniu nowej ustawy o zatrudnieniu i pracy na morskich statkach handlowych, według nas jest tylko zasłoną dymną rozciągającą się nad rzeczywistym problemem. Ustawa będzie dostosowana do międzynarodowych konwencji, ale nie będzie statków, na których będą obowiązywały polskie przepisy. Dziękuję bardzo.

W podobnym tonie wypowiedział się również obecny na posiedzeniu Komisji Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków - Jacek Dubiński.

Przedstawiciel Dowództwa Marynarki Wojennej natomiast zwracał między innymi uwagę na fakt, że w przedstawionych „Założeniach ...” zabrakło informacji o strategii Rządu w stosunku do przemysłu stocznioowego, jak również na niezbyt precyzyjne tłumaczenie unijnych dokumentów dotyczących unijnej polityki morskiej.

Przebieg posiedzenia Komisji najlepiej skomentował poseł Zbigniew Kozak. Powiedział on między innymi:

(...) *jestem trochę zdziwiony formą tego dzisiejszego spotkania, bo do końca nie rozumiem jego celu. Spodziewałem się tego, że będziemy omawiać dokument, który przygotowało Ministerstwo Infrastruktury. Tymczasem duża część czasu posiedzenia została wypełniona dobrymi prezentacjami zaproszonych gości. Bardzo mi się one podobały. Zastanawiam się nad tym, po co dostaliśmy ten dokument i kiedy go szczegółowo omówimy. Początek debaty wskazuje na to, że w Polsce nie ma żadnego kryzysu, a gospodarska morska rozwija się bez żadnych problemów. Spodziewałem się, że z tego dokumentu do-*

wiem się, jakie były przyczyny upadku polskiej gospodarki morskiej i druga sprawa, jak z tego kryzysu wyjść. I tego będę oczekiwał. (...)

W tym dokumencie brakuje mi przede wszystkim tego, co Polska chce osiągnąć, realizując politykę morską, i jak ma to zrobić. To jest taka generalna uwaga. Unijna zintegrowana polityka morska nie powinna być tutaj jedynym czynnikiem, który będziemy uwzględniać w polskiej polityce morskiej. Trzeba też uwzględnić interes Polski. (...)

Dla mnie ten dokument jest takim kompendium wiedzy, spisem tego wszystkiego, co kojarzy się z gospodarką morską. Nie uwzględnia on wzajemnych zależności i nie określa celów tej strategii. W rezultacie nie wiemy, co dalej zrobimy z tym dokumentem i kiedy będziemy o nim mogli dyskutować. Cieszę się, że taki dokument powstał. (...)

Ocena „Założeń ...” bardzo zbliżona do naszego stanowiska znalazła się w wystąpieniu posłanki Anny Paluch:

(...) *Ze szczególnym zainteresowaniem i ze zdziwieniem wysłuchałam wystąpienia pana Janusza Maciejewskiego (oczywiście chodziło o Janusza Maciejewicza - przyp. aut.), przewodniczącego NSZZ „Solidarność”. To się nie chce zmieścić w głowie, że polscy marynarze, tak jak inni pracownicy, nie mogą być objęci polskim prawem i polskie prawo ich nie chroni. To jest bulwersujące. (...) Oczekuję, że będzie możliwość i szansa na spokojną dyskusję nad tym dokumentem. Pozwolę sobie jednak na pewien komentarz. Wyrażam pewne rozczarowanie, jeśli chodzi o ten dokument. Metodologia wykonywania dokumentów strategicznych przewiduje, że jest jasno określony cel. Jest opis stanu istniejącego. Jest opis wymagań wobec stanu postulowanego, po zakończeniu okresu, na który strategia opiewa. Są cele główne, są cele szczegółowe. Jest pewna hierarchia i jest opisany przynajmniej w zarysie mechanizm, jak przez realizację celów szczegółowych chcemy dojść do osiągnięcia celów strategicznych. Niestety, tego wszystkiego brakuje w dokumencie. Ciśnie mi się na usta kolokwializm – „wyliczanka”. Są to przypadkowo przedstawione niektóre sprawy, instytucje, organy, procesy, które wiążą się z tematyką morską. Nie ma tutaj między nimi jakichkolwiek współzależności. (...)*

H.S.

Artykuł ten jest jedynie zasygnalizowaniem powstania ważnego naszym zdaniem dokumentu, jakim ma być przyszła polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej, który dla naszego środowiska powinien być dokumentem podstawowym.

Do polityki morskiej państwa będziemy w naszym biuletynie wracać niejednokrotnie. Będziemy śledzili i komentowali kolejne etapy prac nad tak potrzebną Polsce strategią. Szczególnie bacznie będziemy przyglądali się dalszym pracom nad ustawą o zatrudnianiu i pracy na morskich statkach handlowych.

(Red)

Piractwo na Bałtyku?

Tajemniczy statek

Dwutygodniowe zniknięcie maltańskiego statku wywołało falę plotek na temat nielegalnych ładunków i piractwa na Bałtyku. Ale również postawiło wiele nowych pytań odnośnie bezpieczeństwa na morzu.

Do niedawna było niewiele prasowych doniesień - poza prasą morską - na temat informacji otrzymanej od załogi statku „Arctic Sea”, że 24 lipca br. na pokład wdarła się grupa ludzi, którzy pobili załogę i przeszukali statek, twierdząc, że szukają narkotyków.

Jednak już 6 dni później, kiedy u wybrzeży Kornwalii system identyfikacyjny (AIS) „Arctic Sea” przestał nadawać, podniesiono alarm i przez następne dwa tygodnie tajemnica jego lokalizacji nie schodziła z czołówek gazet.

Nawet wówczas, gdy rosyjska marynarka wkroczyła na liczący prawie 4 tys. ton pokład statku - jakieś 300 mil od wybrzeży Wysp Zielonego Przylądka - i dokonała aresztowań, to wydarzenia na pokładzie „Arctic Sea” oraz powody, dla których statek znalazł się tak daleko od planowanego kursu, okryte były tajemnicą.

Statek bandery maltańskiej, własności rosyjskiej, ładował drewno w fińskim porcie Pietarsari i wypłynął z niego 23 lipca. Spodziewany był w algierskim porcie Bejaia 4 sierpnia.

Jednak 24 lipca piętnastu rosyjskich członków załogi poinformowało, że u wybrzeży Gotlandii na pokład wdarła się uzbrojona grupa podająca się za policję antynarkotykową. Gang, zanim odebrał załodze telefony komórkowe i zniszczył statkowe urządzenia komunikacyjne, przetrzymywał załogę przez 12 godzin, poddając ją ostremu przesłuchaniu.

Chociaż początkowo podawano, że gang opuścił statek, to rosyjski minister obrony powiedział, że załoga została zmuszona do wyłączenia systemów nawigacyjnych i naprowadzających oraz zmiany kursu na południe.

28 lipca, kiedy „Arctic Sea” przepływał przez cieśninę Doker, został odnotowany przez serwis nawigacyjny kanału, ale już 2 dni później - kiedy statek był jakieś 50 mil na południe od Pejzance - jego AIS zaprzestał nadawania.

Zaczęły krążyć plotki, że statek został zaatakowany przez piratów i porwany oraz pojawiły się sugestie, że padł ofiarą mafijnych porachunków lub przewoził nielegalny ładunek broni, narkotyków, a nawet materiałów nuklearnych.

Rozpoczęła się operacja poszukiwawcza na ogromną skalę. Włączyła się w nią policja i władze ponad 20 państw, a rosyjski prezydent Dymitrij Miedwiediew zarządził, aby wszystkie statki marynarki wojennej znajdujące się w rejonie Atlantyku włączyły się do polowania na „Arctic Sea” i podjęły „wszelkie niezbędne środki” do odnalezienia statku.

Przez prawie 2 tygodnie, od czasu kiedy statek został dostrzeżony u wybrzeży Portugalii, lokalizacja „Arctic Sea” pozostawała nieznana. 14 sierpnia straż wybrzeża poinformowała, że statek zauważono około 500 mil od Wysp Zielonego Przylądka.

3 dni później rosyjska fregata „Ładny” przechwyciła statek i aresztowała 8 podejrzanych - czterech Estończyków, dwóch Litwinów i dwóch Rosjan. Jak podały władze rosyjskie, porywacze byli uzbrojeni, ale poddali się, gdy zostali zatrzymani.



foto - archiwum

Pomijając doniesienia, że za statek został zapłacony okup, spekulacje na temat jego zniknięcia nadal trwają i podsyca je jeszcze oświadczenie władz morskich Malty, że „Arctic Sea” był „stale śledzony” od chwili, gdy doniesiono o jego porwaniu, do momentu jego przechwycenia przez rosyjski okręt wojenny.

Sprawa ta poddawana jest śledztwu prowadzonemu wspólnie przez państwo bandery, czyli Malte, Rosję jako właściciela, Finlandię oraz Szwecję, u wybrzeży której dokonano porwania.

Policja fińska stwierdza, że jej dochodzenie koncentruje się na potencjalnym przestępstwie dotyczącym wymuszenia i porwania, chociaż, jak dodaje, nie jest w stanie potwierdzić, że przypuszczalne porwanie w ogóle miało miejsce.

Kiedy ośmiu zatrzymanych mężczyzn postawiono przed sądem w Moskwie, cała sprawa pogmatwała się jeszcze bardziej. Odrzucając zarzut piractwa i porwania, mężczyźni twierdzili, że są ekologami, a na pokład „Arctic Sea” weszli, gdyż zaskoczył ich sztorm.

Zagrożeni wyrokiem 15 lat więzienia - w przypadku gdyby uznano ich za winnych piractwa i porwania - argumentują, że Rosja nie ma prawa ich sądzić za rzekome przestępstwo, gdyż miało ono miejsce na statku zarejestrowanym na Malcie i znajdującym się na wodach Szwecji.

Czy w trakcie procesu prawda o zdarzeniach na „Arctic Sea” wyjdzie na jaw - dopiero się okaże. Michał Voitenko, rosyjski pisarz marynista, daje do zrozumienia, że raczej nie. „Sądzę, że państwo i/lub jego interesy były zamieszane w to, co się stało” - powiedział. „To wszystko ma sens tylko wtedy, jeśli rozpatrzmy to jako konflikt między państwami”.

„Statek miał wszystkie nowoczesne niezbędne środki komunikacji, systemy alarmowe, znajdował się na wodach, gdzie działają zwykłe telefony komórkowe” - dodaje. „Po-

rwać statek tak, aby nikt nawet nie zdążył mrugnąć okiem - czy możecie sobie wyobrazić, jak do tego doszło? Ja nie!”

Bez względu na to, jaka jest prawda o „Arctic Sea”, brytyjskie związki zawodowe marynarzy (Nautilus) uważają, że sprawa ta raz jeszcze unaoczniała podatność floty handlowej na ataki. „Sposób, w jaki statek tak po prostu znika z powierzchni morza, tylko podkreśla konieczność ulepszenia i rozwoju światowego systemu bezpieczeństwa” - powiedział sekretarz generalny Nautilisa Mark Dickinson.

„Fakt, że pojawiło się tak wiele scenariuszy, mających wyjaśnić zniknięcie statku, i że prawie żaden z nich nie wydaje się wiarygodny, tylko wskazuje na potrzebę podjęcia przez rządy skuteczniejszych i radykalniejszych działań” - dodał.

Stowarzyszenie Szwedzkich Armatorów zwróciło uwagę, że można spodziewać się naśladownictwa i „epidemii” tego typu ataków. W odpowiedzi na wydarzenia na statku „Arctic Sea” zwrócili się do swoich członków, aby zachowali na Bałtyku taką czujność, jaką wykazywaliby na szczególnie zagrożonych piractwem wodach u wybrzeży Somalii.

„Rozmawialiśmy z armatorami, którzy operują na tych wodach” - powiedział Trygge Ahlman - szef bezpieczeństwa w stowarzyszeniu mającym siedzibę w Goeteborgu. „Przychodzą do nas z wieloma zapytaniem, a po tych wydarzeniach z „Arctic Sea” ich gotowość do współpracy jest naturalna. Uważamy, że procedury, które obowiązują w rejonie Zatoki Adeńskiej, powinny być przestrzegane wszędzie.

Telegraph, nr 42 (September 2009)
tłum. B. Kubach

Strefa wysokiego ryzyka w Zatoce Adeńskiej poszerzona

Międzynarodowe Forum Negocjacyjne (IBF) zmieniło zasięg strefy wysokiego ryzyka związanego z pirackimi atakami w Zatoce Adeńskiej i u wybrzeży Somali. Dotychczasowa strefa obejmowała praktycznie cały obszar Zatoki Adeńskiej. Zachodnia granica strefy przebiega od linii brzegowej na granicy między Djibouti i Somalią do pozycji 1148N, 45E oraz od pozycji 1200N, 45E do wyspy Mayyun w cieśninie Bab El Mandeb. Wschodnia granica strefy przebiega natomiast od Rhiy di-Irisal na wyspie Suqutra do pozycji 1418N, 53E oraz od pozycji 1430N, 53E do linii brzegowej na granicy między Jemenem i Omanem.

Strefa wysokiego ryzyka podlega ocenie (przeciętnie raz w miesiącu) i w zależności od sytuacji jest korygowana. Od 1 października 2009 obszar ten został znacznie poszerzony przez włączenie do niego 400-milowej strefy przylegającej do wschodniego wybrzeża Somali od wyspy Suqutra do granicy z Kenią. Tak określona strefa wysokiego ryzyka obowiązuje do końca października 2009, kiedy to ponownie zostanie poddana ocenie.

Jaki jest cel ustalania strefy wysokiego ryzyka przez IBF? Otóż, zgodnie z układami zbiorowymi typu IBF, w czasie przejścia lub przebywania statku w strefie wysokiego ryzyka marynarzom na nim zatrudnionym przysługuje dodatek do wynagrodzenia w wysokości 100% basic. Również w sytuacji, gdy podczas pobytu w tej strefie zdarzy się wypadek na statku, odszkodowanie z tytułu śmierci lub kalectwa ulega podwojeniu.

Marynarze mają także prawo do odmowy pracy na statku, który planuje przejście przez taką strefę. W takim przypadku przysługuje im repatriacja na koszt armatora oraz pełne wynagrodzenie (wraz z należnymi dodatkami) za czas do dnia powrotu.

Mimo że uprawnienia te dotyczą układów zbiorowych typu IBF, ITF zaleca, aby ustalenia dotyczące statków w rejonie Zatoki Adeńskiej i wybrzeży Somali były stosowane również w układach zbiorowych typu ITF TCC oraz ITF Standard.

H.S.

Rozszerza się plaga porzuceń statków

Coraz częściej słyszymy o porzuceniach przez armatorów swoich statków wraz z załogą w portach na całym świecie. Najczęściej załogi są pozostawione samym sobie, bez wynagrodzenia, żywności, wody pitnej i paliwa czy energii elektrycznej. Marynarze nie mają nawet środków na powrót do domu. Sytuacja taka w skrajnych przypadkach może ciągnąć się latami.

Przedstawiamy kilka przykładów przypadków porzuceń, które w ostatnich miesiącach (czerwiec - wrzesień 2009) zostały opublikowane przez ITF.

(Czerwiec 2009) Czterech ukraińskich marynarzy walczyło przez trzy lata o zaległe wynagrodzenie, które był im winien armator statku „Baltiyski 21”. Statek i załoga zostali porzuceni w marokańskim porcie Casablanca w 2006 roku. „Tar-Trans Co”, armator pływającego pod rosyjską banderą statku, pozostawił załogę bez zapewnienia im właściwych warunków i bez wynagrodzenia.

Marokański związek portowców, Syndicate Nationale des Dockers du Maroc, pomógł pokryć załodze koszty codziennych wydatków, jak i pomocy prawnej, co pozwoliło w końcu skierować sprawę do sądu. Po interwencji władz portowych i ambasady Ukrainy w Maroku, sąd orzekł o odszkodowanie poszczególnym członkom załogi w łącznej wysokości 251 tys. USD. Mimo że zasądzone kwoty były różne dla poszczególnych marynarzy, postanowili oni podzielić tą sumę między siebie w równej wysokości.

Przewodniczący marokańskiego związku, Said El Harech, informuje, że aby jak najszybciej wprowadzić w życie decyzję sądu, podejmują prawne kroki w kierunku przyspieszenia licytacji statku. Zapewni to marynarzom otrzymanie jak najszybciej wypłaty zasądzonych kwot. Związek zaoferował również załodze pokrycie kosztów biletów lotniczych na Ukrainę wraz z kieszonkowym na podróż.

„Członkowie związku zbierali pieniądze przez ponad trzy lata, aby zapewnić marynarzom odpowiednie warunki życia. Teraz kupują im bilety lotnicze, aby mogli powrócić do domu. Działania te obrazują rzeczywiste znaczenie globalnej solidarności.” - powiedział Bilal Malkawi z ITF Arab World Office.

(Czerwiec 2009) Zbliża się koniec biedy załogi statku „Aurika” bandery St Vincent and Grenadines. Statek przybył do rumuńskiej stoczni w Midia we wrześniu 2008 roku z 22-osobową ukraińsko - rosyjską załogą. Załoga spędziła już na statku od czterech do sześciu miesięcy. Dwa miesiące później armator oświadczył, że nie posiada środków na wypłaty. Załoga została porzucona bez wynagrodzenia. Tylko dzięki pomocy rumuńskiego inspektora ITF - Adrian Mihalcu - oraz Rumuńskiego Związku Zawodowego Marynarzy - RSU - załoga nie głodowała. Zapewnili oni dostawę na statek żywności, wody i innych niezbędnych rzeczy oraz rozpoczęli działania prawne

zmierzające do wypłacenia załodze zaległych wynagrodzeń. W marcu 2009 sąd w Constancy zajął statek i 18 członków załogi zostało repatriowanych przez ITF. Po pięciu miesiącach sąd wydał korzystne dla załogi orzeczenie i rozpoczął procedurę sprzedaży statku.

Adrian Mihalcu powiedział: „Data licytacji statku została ustalona na dzień 31 lipca i wszyscy mamy nadzieję, że będzie się ona cieszyła powodzeniem i statek uda się sprzedać za kwotę, jaka pozwoli marynarzom odzyskać pieniądze, na które tak długo i z takim bólem czekali.”

(Sierpień 2009) 12 członków załogi statku „Virtus” estońskiego armatora, który pływa pod banderą St Vincent and Grenadines, zostało porzuconych bez żadnych zabezpieczeń w porcie La Coruna (Hiszpania). Załoga nie otrzymała ponad 65 tys. USD zaległych wynagrodzeń. ITF, który zaaranżował dostawę wody i elektryczności na statek, skontaktował się z hiszpańskim Czerwonym Krzyżem. Pomocy udzieliły również lokalne organizacje pozarządowe.



foto - www.itf.org.uk

Komentując ten przypadek, morski koordynator ITF Stephen Cotton stwierdził, że jest to typowy przykład porzuceń, z jakimi się ostatnio spotykamy.

(Wrzesień 2009) 15 członków załogi statku „Remora 1” bandery panamskiej (14 z Ghany i 1 z Ukrainy) zostało porzuconych przez norweskiego armatora Atlantic RTI w marokańskim porcie Dakhla. Armator odmówił wypłacenia zaległych wynagrodzeń (łącznie ok. 484 tys. USD), pokrycia kosztów żywności, wody i paliwa, jak również kosztów repatriacji załogi. Także w tym przypadku sprawą zainteresował się lokalny Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów Floty Handlowej (SCOMM-CDT). Nawiązali oni kontakty z władzami morskimi i państwowymi Maroka oraz z konsulatami Ghany w Casablance. W wyniku tych działań władze Ghany pokryły koszty repatriacji swoich obywateli, natomiast koszt repatriacji ukraińskiego marynarza pokryła jego rodzina. Do akcji włączył się również ITF, który zorganizował transport z Dakhli do Casablanki (3000 km) oraz pokrył koszty, łącznie z kosztami hoteli i kieszonkowego dla każdego członka załogi.

W opinii działu operacyjnego ITF bez pomocy SCOMM-CDT, inspektora ITF Mohameda Arrachedi i konsulatu

Ghany marynarze ci byliby ciągle w porcie. Słowa uznania należą się również kapitanowi i załodze statku, którzy byli bardzo solidarni w tym ciężkim okresie. Niestety, załoga w dalszym ciągu nie otrzymała zaległych wynagrodzeń. Lokalny związek zawodowy poszukuje sposobu zapewnienia, że jak najszybciej zostaną podjęte decyzje w sprawie statku i roszczenia marynarzy zostaną zaspokojone.

Przykłady takie można by mnożyć w nieskończoność. Ten problem nie omija również polskich portów. Od listopada 2008 r. w Gdyni stoi statek „Fair One” bandery Dominica. Pomocy porzuconym marynarzom (narodowości rosyjskiej i ukraińskiej) udzielają KSMMiR NSZZ „Solidarność”, inspektor ITF w Gdyni czy „Stella Maris”. Przypadek ten szerzej opiszemy w kolejnym wydaniu naszego biuletynu.

Plaga porzuceń rozrasta się w zastraszającym tempie. Poza poszukiwaniem przyczyn tej sytuacji (najprawdopodobniej ma na to wpływ światowy kryzys ekonomiczny) musimy znaleźć jakieś środki zaradcze, a przynajmniej zmniejszające dokuczliwość porzuceń statków dla ich załóg. W tym zakresie ITF podejmuje różnorakie kroki.

Po przypadku porzucenia w Hiszpanii (la Coruna) Stephen Cotton z ITF powiedział: *„Powtarzam swoją ofertę z lutego: jeżeli jakikolwiek armator lub instytucja finansowa posiadająca klientów w morskim biznesie ma trudności - szczególnie problemy finansowe, które mogą*

mieć niekorzystne skutki dla załóg - może zgłosić się do nas i przedyskutować, w jaki sposób możemy być pomocni.” Na dyskusjach jednak się nie kończy.

Na początku lipca 2009 ITF ogłosił utworzenie specjalnego funduszu pomocowego. Fundusz ten jest przeznaczony dla „marynarzy, którzy znaleźli się w szczególnie trudnych warunkach” w porcie Stambuł (Turcja), którzy często są pozostawieni na granicy przeżycia przez wiele miesięcy na statkach oczekujących na ładunek lub całkowicie porzuconych, często przez nieznaną armatorów. W Stambule, jednym z największych i najbardziej obciążonych portów, znajduje się obecnie 400 - 500 odstawi- nych w skutek kryzysu statków.

Projekt ten był dyskutowany i zaakceptowany podczas konferencji inspektorów ITF, która odbywała się właśnie w Stambule na początku lipca.

ITF zdaje sobie sprawę, że jest to znaczący i rosnący problem dla załóg na całym świecie. Coraz więcej statków jest odstawianych na długi okres czasu. Najczęściej jest to wynikiem panującego kryzysu, ale nie zwalnia to armatorów i władz państw bandery z wywiązywania się z ich obowiązków wobec marynarzy. W tej sytuacji ITF analizuje, gdzie są podobne jak w Stambule problemy - w jakich innych kluczowych portach na świecie - pod kątem ewentualnego zaproponowania zbliżonych rozwiązań.

H.S.

Bałtycki Tydzień Kampanii ITF - 2009

W dniach 21 - 25 września 2009 odbył się kolejny Bałtycki Tydzień Kampanii ITF. Polegał on na tym, że w okresie kampanii wzmożone zostały inspekcje na statkach zawijających do bałtyckich portów. W akcji wzięli udział inspektorzy ITF i wolontariusze reprezentujący związki zawodowe marynarzy i dokerów z Polski, Niemiec, Rosji, Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii, Szwecji, Danii i Norwegii.

Ze strony polskiej w kampanii wzięły udział związki zawodowe afiliowane w ITF, a mianowicie: Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Sekcja Krajowa Portów Morskich NSZZ „Solidarność” oraz Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. Krajowym koordynatorem kampanii był inspektor ITF Adam Mazurkiewicz.

Dla podkreślenia międzynarodowego i solidarnościowego charakteru akcji następowała również wymiana wolontariuszy. Na przykład do Szczecina przybył ze Szwecji inspektor ITF z dwoma dokerami, a dwóch polskich dokerów brało udział w akcji w Szwecji.

W czasie tygodnia kampanii we wszystkich portach bałtyckich skontrolowano 258 statków. W portach polskich przeprowadzono inspekcje na 32 statkach (18 w Gdańsku/Gdyni oraz 14 w Szczecinie/Policach). Wśród skontrolowanych w Polsce statków 5 podnosiło bandery

narodowe, natomiast 27 statków pływało pod „taniami” banderami, a 7 statków nie było pokrytych układami zbiorowymi akceptowanymi przez ITF.

Na niektórych statkach kapitanowie usiłowali nie dopuścić do przeprowadzenia inspekcji, jednak bez powodzenia. Czasem koniecznym było wręczenie kapitanowi ostrzeżenia o możliwej akcji. Najczęściej jednak rozpo- czynano z armatorami negocjacje w sprawie zawarcia ak- ceptowanych przez ITF układów zbiorowych.

Cały tydzień kampanii cieszył się dość szerokim zainteresowaniem mediów. Według prowadzących kampanię za- interesowanie to było wyraźnie większe niż przed rokiem.

Na zakończenie tygodnia kampanii, krajowy koordyna- tor Adam Mazurkiewicz stwierdził: *„Chciałbym wy- razić podziękowanie wszystkim uczestniczącym w tygo- dniu kampanii związkom zawodowym oraz wolontariu- szom za czas i energię poświęcone wspólnym kontrolom statków zmierzającym do poprawy warunków pracy ma- rynarzy. Idea ITF solidarności marynarzy i portowców została mocno podkreślona podczas naszych wspólnych działań. Informacja o działalności ITF i afiliowanych w niej związków zawodowych została wyraźnie pokazana w relacjach medialnych. Jestem głęboko przekonany o naszym sukcesie, który przełoży się z pewnością na suk- ces reprezentowanych przez nas pracowników.”* H.S.

Koniec protestu w SAR

W poprzednim wydaniu „Biuletynu Morskiego” pisaliśmy o nowej bazie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, która została oddana do eksploatacji w Świnoujściu. Jest nowoczesna, funkcjonalna i kosztowała niemało (ok. 23 mln zł). Sama baza jednak, czy nawet najnowsze statki, bez doświadczonej i wysoko wykwalifikowanej kadry zdadzą się „psu na budę”. Niestety, wyglądało na to, że niedługo doszłoby do unieruchomienia statków ze względu na brak załóg.

Jak do tego doszło?

Od ponad trzech lat w służbie SAR następował szybki spadek realnych zarobków, w porównaniu do kosztów utrzymania, jak i do średniej płacy krajowej. Od 2005 roku, w ciągu trzech lat spadek ten wyniósł 20%. W ciągu ostatnich kilku lat związki zawodowe działające w MSPiR podejmowały szereg interwencji w celu poprawy tej sytuacji - bez skutku. W ubiegłym roku zagrożono sporem zbiorowym i zaczęły się konkretne rozmowy. Ponieważ służba SAR jest finansowana z budżetu państwa, odpowiednim partnerem do rozmów byli więc przedstawiciele Rządu.



foto - KM NSZZ „S” MSPiR

W pismach Ministerstwa Infrastruktury oraz podczas bezpośrednich spotkań zapewniano, że w projekcie budżetu państwa na rok 2009 zaplanowano środki na wzrost wynagrodzeń pracowników w Urzędach Morskich oraz SAR. Rzeczywistość jednak nie była tak różowa. W trakcie prac nad budżetem okazało się, że planowany wzrost wydatków dotyczyć będzie tylko pracowników Urzędów Morskich. Jednocześnie pisemnie poinformowano, że Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do Komitetu Rady Ministrów o przyznaniu dodatkowych środków w wysokości nieco ponad 3 mln zł. z rezerwy celowej na wzrost wynagrodzeń w MSPiR. Jak było do przewidzenia, w czasach kryzysu i poszukiwania wszędzie oszczędności, odpowiedź była odmowna.

Na wiele pism kierowanych przez związki zawodowe do Ministerstwa Infrastruktury nie doczekano się żadnej reakcji.

Demonstracja

Będąc przekonanym o swoich racjach, związkowcy nie złożyli broni. W dniu 20 maja, który zgodnie z decyzją Komisji i Parlamentu Europejskiego jest świętowany jako Europejski Dzień Morza, w Kołobrzegu odbywała się konferencja zorganizowana między innymi przez Ministerstwo Infrastruktury. Na konferencji tej przewidziano również dyskusję nad założeniami polityki morskiej RP. Spodziewano się także uczestników z zagranicy.



foto - www.e-kg.pl

Wykorzystując tę okazję, Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” przy Morskich Służbach i Przedsiębiorstwach Ratowniczych zorganizowała w Kołobrzegu - w hotelu „Solny”, gdzie odbywała się konferencja - pikietę pod głównym hasłem: „Niskie płace w SAR to upadek ratownictwa morskiego w Polsce”. Na pikietę przybyło około 50 pracowników służby SAR. Wydarzenie to cieszyło się szerokim zainteresowaniem mediów. Podczas demonstracji wręczono przedstawicielce MI petycję, w której czytamy między innymi:

„Nikogo nie musimy przekonywać, jak ważne jest ratowanie życia i mienia na morzu. Wszyscy wiemy, że poszukiwanie i ratownictwo morskie musi być realizowane przez ludzi z najwyższymi kwalifikacjami, umiejętnościami i doświadczeniem. Za ich ciężką i odpowiedzialną służbę ludzie ci muszą być doceniani. Muszą być odpowiednio i godnie wynagradzani. (...)

Rzeczpospolita Polska, jako członek wielkiej rodziny państw morskich, ma również międzynarodowe zobowiązania do utrzymania ratownictwa morskiego na odpowiednim poziomie. Brak kadr doprowadzi nie tylko do ograniczenia możliwości wykonywania nałożonych na nie obowiązków, ale również do powolnego, całkowitego jego upadku.

Apelujemy do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, a szczególnie do odpowiedzialnych za sprawy morskie:

Nie pozwólcie, aby nasz kraj stał się niewiarygodny w oczach całego morskiego świata.

Traktujcie ludzi pełniących odpowiedzialną i niezwykle ważną służbę z odpowiednim szacunkiem i pozwólcie im godnie żyć.

Nie lekceważcie naszych postulatów i przystąpcie do rzetelnych i poważnych rozmów z nami.”

W programie obchodów Europejskiego Dnia Morza w Kołobrzegu przewidziano również pokazy ratownictwa morskiego. Wykorzystano je także w doskonały sposób dla zaznaczenia protestu. Podczas tych pokazów jednostki służby SAR biorące w nich udział były „oflagowane” flagami „Solidarności”.

Protest

Od dnia 9 czerwca oba związki zawodowe działające w MSPiR - NSZZ „Solidarność” i OZZOiM - rozpoczęły kolejną akcję protestacyjną. Polegała ona na „ozdobieniu” budynków i jednostek pływających transparentami informującymi o proteście oraz flagami związkowymi.



foto - KM NSZZ „S” MSiPR

W dniu 19 czerwca na posiedzeniu Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” na wniosek przewodniczącego KM NSZZ „Solidarność” w MSiPR przyjęto uchwałę apelującą do Ministerstwa Infrastruktury o szybką reakcję na zaistniały kryzys. Aby wzmocnić rangę tej uchwały, z inicjatywy strony pracowniczej podczas posiedzenia Zespołu trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w dniu 30 czerwca 2009 przyjęto ustalenie (nr 4) o wystąpieniu - zamiast do Ministra Infrastruktury - do Premiera Rządu RP o zainteresowanie się problemem i podjęcie działań. Treść wystąpienia przedstawiamy poniżej:

KSM/SZ/JM/140/09

Szczecin, dnia 06.07.2009 r.

Szanowny Pan

Donald Tusk

Prezes Rady Ministrów

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Premierze

Zespół Trójstronny do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego na swoim posiedzeniu w dniu 30 czerwca 2009 r. w Warszawie rozpatrzył - zgodnie z celem i zadaniem określonym w swoim Regulaminie - sytuację w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa.

W wyniku konsensusu wszystkich Stron Zespół postanowił zaapelować do Pana Premiera o szybką reakcję na sytuację jaka powstała w ostatnich miesiącach w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa.

Niskie płace spowodowały, że oficerowie i kapitanowie statków ratowniczych zwalniają się z pracy. W ubiegłym roku odeszło z MSPiR 26 osób, w bieżącym 9 (w lipcu odej-

dą kolejne 3 osoby). Wkrótce statki nie będą mogły pełnić dyżurów z powodu zdekompletowania załóg. Spowoduje to, że Rzeczypospolita Polska nie będzie wypełniać obowiązków utrzymania ratownictwa morskiego, jakie nakładają na nią podpisane międzynarodowe konwencje.

Szanowny Panie Premierze, w uzgodnieniu ze Współprzewodniczącą Zespołu Panią Anną Wypych-Namietko, podsekretarzem Stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz współprzewodniczącym Zespołu Panem Pawłem Szykarukiem, Prezesem Związku Armatorów Polskich, w imieniu wszystkich członków Zespołu Trójstronnego obecnych na posiedzeniu w dniu 30 czerwca br. zwracam się do pana z gorącą prośbą o szybką reakcję i powiadomienie o podjętych działaniach.

Z wyrazami szacunku

Janusz Maciejewicz

Współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

Sukces

W końcu w ostatnich dniach sierpnia nadeszła długo oczekiwana informacja. Dodatkowe środki na wynagrodzenia dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) zostaną uruchomione.

W dniu 9 września 2009 związki zawodowe działające w MSPiR podpisały porozumienie kończące spór zbiorowy. Osiągnięto cel, jakim były podwyżki płac, które weszły w życie od 1 września 2009.

Sukces? Na pewno. Dzięki determinacji, wytrwałości i współpracy między organizacjami związkowymi osiągnięto zamierzony efekt. Mimo to nasuwają się raczej gorzkie refleksje.

Sytuacja, w jakiej znalazło się polskie ratownictwo morskie, jest doskonałą ilustracją działania wolnego rynku. Pracownicy MSPiR zastosowali się dokładnie do zaleceń ideologów „czystego” liberalizmu, którzy proponują: „jeśli nie zadowolają Cię zarobki - poszukaj lepszego pracodawcy”. To właśnie robili oficerowie i kapitanowie jednostek SAR.

Jednak według zasad prawdziwego wolnego rynku w takiej sytuacji, jeżeli pracodawca chce utrzymać swoje przedsiębiorstwo, podnosi płace, tym bardziej, jeżeli pracodawcą jest Państwo.

Nasuwa się przy tym pytanie. Czy polskiemu Rządowi, deklarującemu stosowanie liberalnych zasad w gospodarce, rzeczywiście zależy na utrzymaniu polskiego ratownictwa morskiego? Mamy co do tego wątpliwości. Ucieczka kadr nie była wystarczającym sygnałem dla decydentów, że zagrożone jest samo istnienie polskiego ratownictwa morskiego. Dopiero wieloletnie protesty związków zawodowych, nasilające się szczególnie w tym roku, doprowadziły do zahamowania niebezpiecznych tendencji.

Mamy nadzieję, że rządzący są już wystarczająco ostrzeżeni i że kolejne działania nie będą musiały być poprzedzane następnymi wieloletnimi protestami.

Henryk Stachowiak

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” ORGANIZACJA MIĘDZYZAKŁADOWA MARYNARZY I RYBAKÓW

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel. (0-58) 621 8541

fax (0-58) 661 2035

e-mail: marynarz@nms.org.pl

www.marynarz.org.pl

MKZ NSZZ „S” PŻM

ul. Żubrów 6

71-617 SZCZECIN

tel. (0-91) 422 8275

fax (0-91) 424 0854

e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S” „ODRA”

ul. Armii Krajowej 3/11

72-600 ŚWINOUJŚCIE

tel./fax (0-91) 327 8849

MKZ NSZZ „S” „DALMOR”

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. (0-58) 627 6264

fax (0-58) 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

List otwarty do członków organizacji międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludzie Morskiej

Koleżanki i Koledzy z „Solidarności” w PŻM!

Minęło ponad dwadzieścia lat od chwili ponownej - po stanie wojennym - rejestracji zakładowej „Solidarności” w PŻM. Z Waszego wyboru i z Waszym poparciem przez 12 lat do 2002 r. byłem przewodniczącym jej władz wykonawczych (Komisji) oraz delegatem na wszystkie Walne Zebrania Delegatów NSZZ „Solidarność” w PŻM

Reaktywowaliśmy wspólnie naszą „Solidarność” w PŻM-ie z nadzieją, że w odzyskującej wolność naszej Ojczyźnie razem będziemy mogli bardziej skutecznie bronić i reprezentować interesy pracownicze członków naszego związku. Przed nami wszystkimi z „Solidarności” - powstał bunt pracowników i walki z systemem totalitarnym - pojawiła się możliwość realizacji ideałów i celów, które głosiliśmy i które nas połączyły. Uzyskaliśmy wolność i niepodległość Polski, obaliliśmy system totalitarny, mamy demokrację oraz otwarte granice, ale jak realizujemy główny cel związku: obrona interesów i praw pracowniczych?

Czy pozbawienie marynarzy zatrudnionych w PŻM-ie praw, z których korzystają inni pracownicy, było naszym celem? Dlaczego pozbawiono ich prawa do otrzymywania ciągłego wynagrodzenia? Dlaczego podczas zatrudnienia pracodawca nie płaci składek na ich emerytury i pozostałe zabezpieczenia społeczne? Z pewnością nie było to naszym celem, ale dlaczego tak się stało? Dlaczego wszyscy marynarze zatrudnieni w polskim państwowym przedsiębiorstwie, w którym działają zakładowe organizacje związkowe, zostali wyjęci spod polskiego prawa i poddani obcemu, wygodnemu dla zagranicznego pracodawcy? Kto wyraził na to zgodę i dlaczego MK NSZZ „Solidarność” przy PŻM-ie nie poparła protestu przeciwko podniesieniu taniej bandery na ostatnich statkach PŻM zarejestrowanych pod białą-czerwoną?

Nigdy nie byłem członkiem Rady Pracowniczej lub Rady Nadzorczej i nie należałem do jakiejkolwiek partii lub ugrupowania politycznego. Uważam, że działacz związkowy nie może „siedzieć okrakiem” w różnych organizacjach, mających różne cele i zadania. Moim zdaniem nie można rządzić przedsiębiorstwem i jednocześnie reprezentować oraz bronić praw pracowników. Wielu działaczy, moich kolegów z „Solidarności”, było i jest innego zdania. Twierdzili i twierdzą że ich udział w zarządzaniu lub wpływ na zarządzanie firmą poprzez prywatne kontakty z politykami jest słuszną strategią. Przez wiele lat wewnątrz „Solidarności”, wśród działaczy związku w PŻM-ie ścierały te dwie różne koncepcje. Sprytnie wykorzystywało to kierownictwo przedsiębiorstwa i różni politycy. Protesty związku przeciwko przeflagowywaniu statków (miejsc pracy) pod tanie bandery i próby rozwikłania pajęczyny powiązań oraz odpowiedzialności za naruszanie praw pracowniczych z czasem coraz mocniej tłumione były przez niektórych działaczy we władzach „Solidarności” w PŻM-ie. Najwyższa władza organizacji międzyzakładowej „Solidarności” w PŻM, jaką jest Walne Zebranie Delegatów,

w 2002 roku w większości poparła ich wizję funkcjonowania związku.

Nieliczni wraz ze mną członkowie Komisji Zakładowej, krytykujący działania dyrektora i Rady Pracowniczej, stali się obiektem personalnych ataków przez pozostałych członków Komisji w latach 2002-2006. Trudno mi jest opisać gorycz z powodu podjęcia przez moich byłych kolegów działań zmierzających do pozbawienia mnie prawa przynależności do NSZZ „Solidarność”. Nieudana próba wyrzucenia mnie z całej „Solidarności” nie zahamowała rzeki bzdurnych zarzutów, jakie stawiali mi oni publicznie. Prawie w każdym biuletynie zakładowej organizacji starało się zniesławić mnie, wymieniając z imienia i nazwiska. Skąd u nich tyle nienawiści i braku poszanowania dla osób mających inne poglądy?

Kolejny Walny Zjazd Delegatów organizacji „Solidarność” przy PŻM w 2006 r. nie zmienił jednak metod i sposobu działalności wybranego na kadencję 2006-2010 Przewodniczącego oraz całej Komisji. Organizując w poprzedniej kadencji marsze uliczne w obronie dyrektora firmy, w obecnej Komisja nie zgłosiła nawet jednego marynarza z „Solidarności” z PŻM do udziału w demonstracji marynarzy w Brukseli, zorganizowanej w celu uzyskania większej ilości i lepszych warunków pracy na morzu oraz zabezpieczeń społecznych dla marynarzy z krajów UE a więc i Polaków.

Nie zgadzam się z taką metodą i sposobem prowadzenia działalności związkowej, jaka jest w organizacji przy PŻM.

Koleżanki i Koledzy !

Nie widząc woli lub chęci do zmiany, po głębokim przemyśleniu postanowiłem wystąpić z organizacji międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy PŻM. Mam zamiar nadal pozostać w NSZZ „Solidarność”, ale nie chcę być w takiej organizacji, której metody i sposób działania są tak bardzo sprzeczne z moimi ideami. W obecnej trudnej sytuacji, zwłaszcza polskim marynarzom potrzebna jest autentyczna i silna organizacja związkowa, walcząca o prawa marynarzy. Organizacja, której profesjonalnie i mądrze działający przedstawiciele we współpracy z przedstawicielami innych związków zawodowych będą zagrożeniem dla każdego pracodawcy nie uznającego prawa marynarzy do godnej pracy, godnego wynagrodzenia i zabezpieczenia społecznego.

Przez te lata walki z niesprawiedliwością i krzywdą w obronie praw pracowniczych poznałem wśród Was wielu przyjaciół, którzy na zawsze zostaną w mojej pamięci i którym jeżeli będę w stanie pomóc, pomocy nie odmówię.

Z żalem żegnam się z wszystkimi Koleżankami i Kolegami z „Solidarności” w PŻM.

Janusz Maciejewicz

Szczecin, 25 wrzesień 2009 r.

Protest w SAR

