



Motto:

„Dobry polityk musi umieć przepowiedzieć co będzie się działo jutro, za tydzień czy za rok, i musi umieć wytłumaczyć, dlaczego nie zaszło to, co przepowiedział”

Winston Churchill

SPIS TREŚCI

Od redakcji	2
Wiadomości ze świata	3
Czy to jeszcze gra w ciuciubabkę czy już surrealistyczny kabaret?	6
Kongres Europejskiej Federacji Transportowców	7
Strategia związków zawodowych na rzecz zrównoważonego transportu ...	10
Strategia ETF na rzecz zrównoważonego rybołówstwa	15
Budowanie silnych związków zawodowych	17
Podstawowe prawa pracownicze a wolność ekonomiczna	20
Nowe władze Europejskiej Federacji Transportowców wybrane na Kongresie w maju 2009 roku	22
Załoga statku „FAIR ONE” porzucona w GDYNI	23
Konwencja o unikaniu podwójnego opodatkowania między Polską i Norwegią	24
W Sejmie o komercjalizacji PŻM	24
Zintegrowana Polityka Morska UE po dwóch latach	25
Międzynarodowy wymiar zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej	28
Zatoka Adeńska – wspomnienia z rejsu	30



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 20 stycznia 2010 r

Zdjęcie na okładce - W. Boguń

Od redakcji

Bieżące wydanie Biuletynu Morskiego poświęciliśmy w większości sprawom międzynarodowym, a dokładniej mówiąc europejskim. Mijający rok 2009 charakteryzował się dwoma - istotnymi z naszego punktu widzenia - wydarzeniami. Pierwsze z nich to zwyczajny Kongres Europejskiej Federacji Transportowców (ETF), kończący kolejną, czteroletnią kadencję władz.

Przedstawiamy zatem Czytelnikom obszernie omówienie najważniejszych uchwał Kongresu ETF. Mijające lata stawiają przed, nie tylko europejskim ale i światowym, ruchem związkowym bardzo trudne wyzwania. Najważniejszym z nich to postępująca liberalizacja postaw rządów i Komisji Europejskiej wsparta dodatkowo kontrolerskimi orzeczeniami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Zdawałoby się, że światowy kryzys gospodarczy wraz z dość powszechnie stosowanym - szczególnie w bogatych krajach rozwiniętych - interwencjonizmem państwa, będzie ostrzeżeniem dla ideologów „neo-liberalizmu”, niestety, próżne to były nadzieje. Wręcz przeciwnie. Trudna sytuacja gospodarcza wielu państw stała się pretekstem i uzasadnieniem do ostrych cięć liczby miejsc pracy, wynagrodzeń czy finansowania całej sfery socjalnej.

W swoich uchwałach Kongres ETF podjął się próby opisu i zdefiniowania przyczyn niekorzystnych - głównie dla pracowników i ich rodzin - zjawisk oraz opracowania strategii ruchu związkowego w celu przeciwdziałania tym zjawiskom. Kryzys gospodarczy uzmysłowił nam dobitnie, jak wielkie znaczenie w obronie praw pracowniczych ma międzynarodowa solidarność związkowa. Wiele opisów i diagnoz zawartych w uchwałach kongresowych powinny stanowić przyczynek do głębokiej refleksji i być może przewartościowania postaw i priorytetów w działalności również polskich związków zawodowych.

Kongres wybrał także nowe władze Federacji na kolejną kadencję. Napawa nas dumą, że w skład najwyższego kierownictwa, czyli Komitetu Zarządzającego, wszedł również nasz kolega, Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków - Jacek Cegielski. Przedstawiamy w tym wydaniu Biuletynu pełny skład władz ETF na kadencję 2009 - 2013.

Drugie istotne wydarzenie, to kończąca się po wyborach do Parlamentu Europejskiego kadencja dotychczasowej Komisji Europejskiej. W mijającej kadencji w dziedzinie gospodarki morskiej i rybołówstwa rozpoczęto wdrażanie zintegrowanej polityki morskiej całej Unii Europejskiej, oraz przystąpiono do kolejnej reformy Wspólnej Polityki Rybołówstwa. Co się udało i jakie czekają nas jeszcze wyzwania piszemy w artykule podsumowującym dwa lata wprowadzania zintegrowanej polityki morskiej UE. Niektóre z planów budzą nasz niepokój, jak na przykład pewne szczegółowe propozycje międzynarodowego wymiaru tej polityki.

Wracamy również do ciągle aktualnego, a - jak wskazują ostatnie dane - nawet rosnącego problemu piractwa. Jak sobie z tym problemem próbują radzić załogi statków, opisuje uczestnik rejsu przez Zatokę Adeńską.

Plaga porzucania załóg dotknęła również polskie porty. Przedstawiamy relację inspektora ITF o przebiegu akcji pomocy dla załogi statku „Fair One” porzuconego w Gdyni.

Ponadto Czytelnicy znajdą w tym numerze Biuletynu również wiele innych informacji, jak na przykład o nowej konwencji między Polską i Norwegią o unikaniu podwójnego opodatkowania, o debacie w Sejmie na temat komercjalizacji PŻM czy o dalszym ciągu „gry w ciuciubabkę”.

Mamy nadzieję, że miniony rok 2009 był najgorszy z możliwych, a teraz może już być tylko lepiej, czego wszystkim Czytelnikom, ich Rodzinom w nowym, 2010 roku życzymy.

Redakcja Biuletynu Morskiego

Wiadomości ze świata

Podwyżki dla greckich marynarzy

Po dziesięciu miesiącach intensywnych negocjacji, 26 października 2009 r. Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO) podpisał z Unią Greckich Armatorów porozumienie o podwyżkach wynagrodzeń. Podwyżki będą obejmowały zarówno oficerów jak i załogi szeregowe na statkach pełnomorskich o nośności powyżej 4500 DWT. Wynegocjowano wzrost płac bazowych o 3.5%. Taka sama podwyżka będzie dotyczyła wszystkich innych dodatków do płac.

Wyrażając zadowolenie z osiągniętego porozumienia, Sekretarz generalny PNO John Halas powiedział: „Osiągnięte podwyżki są niemal pięciokrotnie wyższe niż inflacja w ubiegłym miesiącu i oczywiście dużo wyższe niż podwyżki dla pracowników lądowych.”

(hs)

Nie tylko Zatoka Adeńska

Niespodziewany atak piratów w cieśninie Singapurskiej zakończył się niepowodzeniem dzięki czujności oraz szybkiej reakcji załogi.

Oficer pokładowy, pełniący wachtę na statku „Latana”, tankowcu o nośności 6.882 dwt, którego właścicielem jest Petrochemia Titan w Hong Kongu, prowadzony i obsługiwany przez Titan Ocean Pte w Singapurze, spostrzegł małą łódź podpływającą do prawej burty. Było na niej sześciu mężczyzn, z czego dwóch z nich zaczęło wspinać się na pokład jednostki. Oficer pośpiesznie włączył alarm by zawiadomić całą załogę o abordażu. Dzięki szybkiej reakcji całego personelu, napastnicy nie mieli szans na atak z zaskoczenia więc, skapitulowali pośpiesznie uciekając ze statku. Podczas akcji nikt nie został ranny ani nic nie zostało skradzione. Można więc uznać że załoga miała dużo szczęścia.

Incydent miał miejsce poza obszarem wschodniej części Singapurskiego portu, na południe od Malezyjskiego Johor i na południowy-zachód od Tanjung Ayam. Jest to jeden z obszarów który można by uznać za wyjątkowo niebezpieczny dla marynarzy pod względem ataków pirackich. Rozbójnicy morscy przemieszczają się małymi łodziami, bądź motorówkami ich celem stają się głównie tankowce.

To oczywiście był jeden z licznych ataków piratów w tym roku w okolicy na południowym-zachodzie od Tanjung Ayam. We wrześniu br. tankowiec o nośności 70.000 dwt „Pacific Harmony” był celem ataku dwóch mężczyzn z małej łódce, statek również wyszedł cało z opresji. Również MMM Kingston, chemikaliowiec o nośności 70.000 dwt, został zaatakowany we wrześniu. Sześciu mężczyzn uzbrojonych w długie noże, podpłynęło w motorówce. Podobnie i ten nie należał, na szczęście, do udanych. W przeciągu tego roku odnotowano jeszcze cztery inne ataki w tym rejonie.

(pc)

Rok 2010 - Rokiem Marynarza

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) ogłosiła rok 2010 Rokiem Marynarza. Sekretarz Generalny IMO E.E. Mitropoulos w swoim liście do marynarzy z dnia 23 grudnia 2009 r. pisze:

„Międzynarodowa Organizacja Morska postanowiła zadedykować następny rok Wam, poprzez wybór hasła przewodniego na Światowy Dzień Morza - „2010: Rokiem Marynarza”. Naszą intencją jest złożenie hołdu Wam, 1,5 milionom marynarzy - kobietom i mężczyznom z całego świata - za wyjątkowe, zbyt często nie zauważane zasługi jakie macie dla budowania pomyślności nas wszystkich.



Robimy tak z głęboką wdzięcznością, w uznaniu za nieprzeciętne usługi jakie świadcycie codziennie w Waszym życiu zawodowym, często w niebezpiecznych warunkach, dostarczając, ponad 6,5 miliardom ludzi na świecie, pszenicę do wyrobu naszego codziennego chleba czy gaz i oleje, które służą do ogrzewania naszych domów i poruszania naszych pojazdów.

W IMO zawsze jesteśmy świadomi roli, jaką odgrywacie, pomagając nam osiągnąć bezpieczną i wydajną żeglugę na czystych oceanach - cele które my, jako wyspecjalizowana agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych zobowiązana do regulacji międzynarodowej żeglugi oraz jako członek globalnej społeczności morskiej mamy osiągnąć”.

W liście dodał, że rok ten będzie nowym impulsem dla prowadzonej od listopada 2008 roku kampanii promującej wybór zawodów morskich pod nazwą „Go to Sea”. Kampania ta ma na celu uatrakcyjnienie pracy w sektorze żeglugi, a szczególnie zachęcić młodych ludzi do stania się przyszłymi marynarzami.

Dalej pisze: „Pragniemy jasno oświadczyć, że cała społeczność żegluga rozumie i troszczy się o Was. Widoczne są nasze wysiłki aby traktowano Was uczciwie, gdy statek, na którym pracujecie brał udział w wypadku, aby się Wami opiekować gdy jesteście porzuceni w porcie czy odmawiano Wam prawa zejścia na ląd z powodów bezpieczeństwa, aby ochronić Was gdy Wasza praca zawiedzie Was w rejonach za-

grożone piractwem i aby nie pozostawiać Was bez pomocy gdy znajdziecie się w kłopotach na morzu.

1,5 miliona marynarzy pracuje dla zaspokajania potrzeb ponad 6,5 miliarda obywateli świata. Jest to fakt przez większość niezauważany lub traktowany jako oczywistość, jednak powinien być rozpropagowany jasno i głośno. Marynarze całego świata zasługują na nasz szacunek, uznanie i wdzięczność, dlatego w roku 2010, w IMO jesteśmy zdecydowani doprowadzić do tego, że świat zauważy Waszą wyjątkową rolę, zasługi i szczególne zobowiązania jakie wszyscy mamy wobec Was.

Najlepsze życzenia z okazji Roku Marynarza i bezpiecznego powrotu do domu!”

Formalna uroczystość ogłoszenia roku 2010 rokiem marynarza odbyła się 11 stycznia 2010 roku w kwaterze głównej IMO. Współgospodarzami tej uroczystości byli ISF (International Shipping Federation) oraz ITF (International Transport Workers' Federation). Rok ten będzie znaczący dla marynarzy również dlatego, że w czerwcu, w Manili, odbędzie się konferencja dyplomatyczna, podczas której zostaną przyjęte poprawki do Konwencji STCW i załączonego do niej Kodeksu powodujące dostosowanie jej do współczesnych oczekiwań.

Jako były marynarz, Sekretarz Generalny IMO powiedział między innymi: „Głęboko wierzę, że pomimo spadku liczby nowych marynarzy na poziomie oficerskim żegluga pozostanie potencjalnie fascynująca, opłacalna i umożliwiająca robienie kariery praktycznie wszędzie. Praca na morzu to możliwość kariery nie tylko w żegludze, to również przepustka do bardzo zróżnicowanych miejsc pracy na lądzie, gdzie doświadczenie morskie jest wysoce pożądane.”

(hs)

Wynagrodzenia załóg zamrożone

Podczas spotkania Międzynarodowego Forum Negocyjacyjnego (IBF), skupiającego przedstawicieli związków armatorów oraz ITF, w Manili, w dniu 1 października 2009 r. dyskutowano o wynagrodzeniach i warunkach zatrudnienia marynarzy na statkach tanich bander. Zdecydowano, że ze względu na światowy kryzys ekonomiczno-finansowy, do czasu przeprowadzenia niezbędnych analiz finansowych w roku 2010, wynagrodzenia marynarzy zostaną „zamrożone”.

IBF przygotowuje na rok 2010 raport dotyczący podwyżek płac, lecz do czasu jego publikacji wszelkie zmiany w wynagrodzeniach (mimo roszczeń ITF) zostaną wstrzymane.

Stowarzyszenia armatorów, wspominając o światowym kryzysie, nazwały negocjacje „trudnymi i stresującymi”. Paddy Crumlin (ITF) z kolei stwierdził, że „tym razem negocjacje były wyjątkowo trudne”.

Bardziej pozytywną informacją dla marynarzy jest decyzja IBF o przeznaczeniu „pokaźnej” kwoty na zintensyfikowanie naboru, na szkolenia oraz na rozwój i pomoc w rozwoju zawodowym.

Zdecydowano również jednomyślnie o przeznaczeniu kwoty 100.000 USD na pomoc Filipińczykom dotkniętym skutkami huraganu „Ondoy”.

(pc)

Zgoda na ratyfikację konwencji 188

Na posiedzeniu w dniach 30 listopada i 1 grudnia 2008 r. Rada UE w zakresie zatrudnienia, polityki społecznej, zdrowia i spraw konsumenckich podjęła decyzję o wyrażeniu zgody na ratyfikację przez Państwa Członkowskie konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 188 o pracy w rybołówstwie.

Konwencja o pracy w rybołówstwie została przyjęta w czerwcu 2007 roku. Jej celem jest poprawa warunków pracy rybaków zatrudnionych na statkach rybackich. Ustanawia ona w szczególności minimalne międzynarodowe standardy dla sektora rybołówstwa takie jak warunki pracy, prawo do repatriacji, zasady zakwaterowania i wyżywienia, zdrowie i bezpieczeństwo w pracy, opieka medyczna i bezpieczeństwo socjalne.

W posiedzeniu Rady Rzeczypospolita Polska reprezentowali: Minister Zdrowia - Ewa Kopacz i Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej - Radosław Mleczko.

(hs)

Nagroda IMO

„Za Wyjątkową Odwagę na Morzu”

Jak już pisaliśmy w naszym biuletynie, w roku 2005 Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) podjęła decyzję o utworzeniu „Nagrody IMO za szczególną odwagę na morzu”. Laureatami tej nagrody mogą być osoby, które narażając się na utratę własnego życia, w szczególności niebezpiecznych warunkach, podjęły się dobrowolnie działań wyjątkowo odważnych dla ratowania ludzkiego życia w wypadkach na morzu lub ochrony środowiska morskiego przed katastrofą ekologiczną. Nagrody te są przyznawane od 2007 roku.

W roku 2009 przyznano dwie takie nagrody. Pierwszym laureatem jest Abram A. Heller, ratownik z ratownictwa lotniczego US Coast Guard. We wczesnych godzinach rannych 23 marca 2008 roku, w arktycznych warunkach pogodowych sam, bez pomocy uratował ośmiu członków załogi statku „Alaska Ranger”, który zatonął na Morzu Beringa. Skoczywszy do wody by ratować rozbitków odstąpił swoje miejsce w ratowniczym helikopterze, umożliwiając w ten sposób odwiezienie pięciu osób. Z pozostałymi rozbitkami czekał ponad godzinę w tratwie ratunkowej, do której ich wciągnął, na powrót helikoptera. Działając w ten sposób uznał, że należy wykroczyć poza standardy oczekiwane od zawodowego ratownika. Pan Heller został nominowany do nagrody przez Stany Zjednoczone.



Drugimi laureatami są żeglarze amatorzy, państwo Maurice i Sophie Conti. Państwo Conti wraz z rodziną, 13 października 2008 r. żeglowali po południowym Pacyfiku, gdy odebrali sygnał wezwania o pomoc w niebezpieczeństwie z jachtu „Timella”, który miał zderzenie z rafą. Skontaktowali się z władzami w Nowej Zelandii i na Fiji lecz niestety, nie było możliwości natychmiastowego wysłania samolotów lub helikopterów ratowniczych. Ponieważ ich jacht znajdował się o dwie godziny drogi od miejsca katastrofy podjęli decyzję o bezpośrednim udzieleniu pomocy. We wczesnych godzinach porannych, narażając się na znaczące ryzyko uratowali trzech członków załogi jachtu „Timella”. Państwo Conti, obywatele Stanów Zjednoczonych zostali nominowani do nagrody przez Nową Zelandię.

Specjalna ceremonia wręczenia nagród odbyła się 23 listopada 2009 roku w kwaterze głównej IMO podczas 26 sesji Zgromadzenia Ogólnego IMO.

(hs)

Joe Borg: bilans lat 2004-2009

Dobiega końca mandat Joe Borga, europejskiego komisarza ds. polityki morskiej i rybołówstwa. Z tej okazji Komisja europejska opublikowała informację pod tytułem: „Osiągnięcia i ocena pracy Komisji Europejskiej w dziedzinie spraw morskich i rybołówstwa w okresie 2004-2009”. Bilans ostatnich pięciu lat zawiera dwa najważniejsze zagadnienia.

Pierwszym z nich jest rozpoczęcie wdrażania zintegrowanej polityki morskiej. W czerwcu 2006 roku opublikowano i poddano szerokiej konsultacji zieloną księgę zatytułowaną „W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej”. Jej twórcy wyszli z założenia, że podsektory morskie pracowały do tej pory w sposób zamknięty i bez globalnej wizji przyszłości. Komisja zaproponowała wdrożenie szerokiej, zintegrowanej i zrównoważonej polityki, której potrzebę zgłaszali bardzo często uczestnicy konsultacji. Wraz z opublikowaniem niebieskiej księgi w październiku 2007 roku, Unia Europejska oficjalnie przyjęła zintegrowaną politykę morską i ogłosiła plan działania. Rezultaty wdrażania tego planu opisujemy w artykule „Zintegrowana polityka morska UE po dwóch latach” tym wydaniu biuletynu.

Drugim zagadnieniem jest polityka kierująca sektory morskie UE, w tym przede wszystkim sektor rybołów-

stwa, na tory zrównoważonego rozwoju. Podstawowym celem było zapewnienie długotrwałej, dostatniej przyszłości europejskim rybakom oraz osiągnięcie równowagi środowiskowej mórz i oceanów. Jednakże, aby strategia zrównoważonego rozwoju mogła przynieść efekty, uczestnicy sektora powinni szanować jej postanowienia. Z tego względu wzmocniono systemy kontroli i walki z nielegalnymi połowami. Niestety pozostaje jeszcze dużo do zrobienia, aby skierować europejskie rybołówstwo na drogę zrównoważonego rozwoju. Z tego względu rozpoczęto kolejną reformę wspólnej Polityki Rybołówstwa UE. W kwietniu 2009 roku opublikowana została zielona księga, proponująca kierunki reformy przyszłej Wspólnej Polityki Rybołówstwa. Szerzej pisaliśmy o tym w naszym Biuletynie Morskim nr 2-3/2009.

(hs)

Lepsza kontrola rybołówstwa UE

Dnia 1 stycznia 2010 r. wchodzi w życie nowe, bardziej rygorystyczne, przepisy usprawniające system kontroli w ramach wspólnej polityki rybołówstwa. Przepisy te dadzą UE i państwom członkowskim nowe i skuteczne narzędzia służące nie tylko ochronie zasobów naszych mórz i oceanów przed pozbawionymi skrupułów przedsiębiorcami, ale także ochronie źródeł utrzymania uczciwych rybaków, którzy w przeciwnym razie musieliby walczyć z nieuczciwą konkurencją. Nowy system, ustanawiający jednolite zasady traktowania w poszczególnych krajach i zniechęcający do oszustw (osoby łamiące prawo nie będą w stanie uniknąć kary), pozwoli rybakom handlować na tych samych warunkach, promując równocześnie kulturę praworządności w całym sektorze rybołówstwa.

Na nowe przepisy składają się trzy odrębne, choć powiązane ze sobą rozporządzenia: rozporządzenie zapobiegające nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom („rozporządzenie IUU”), rozporządzenie dotyczące upoważnień połowowych dla unijnej floty poza wodami terytorialnymi UE oraz rozporządzenie ustanawiające system kontroli zapewniający przestrzeganie przepisów wspólnej polityki rybołówstwa („rozporządzenie kontrolne”).

Skuteczność prawa zależy w dużym stopniu od sposobu jego egzekwowania. W przypadku wspólnej polityki rybołówstwa system egzekwowania prawa był do tej pory nieskuteczny, kosztowny, skomplikowany i mało wydajny. Równocześnie wartość nielegalnych, nieraportowanych i nieuregulowanych połowów na świecie szacuje się łącznie na 10 mld euro rocznie, co plasuje je na drugim miejscu, jeśli chodzi o zaopatrzenie rynku w produkty rybołówstwa. UE jest atrakcyjnym rynkiem dla podmiotów prowadzących nielegalne, nieraportowane i nieuregulowane połowy, gdzie popyt na wysokiej klasy produkty jest wysoki, a tego typu połowy można łatwo zalegalizować, na przykład w przetwórstwie dzięki rażącemu brakowi

mechanizmów pozwalających na śledzenie produktów i identyfikowanie statków rybackich.

Nowe rozporządzenie IUU zablokuje dostęp produktów pochodzących z nielegalnych źródeł do unijnego rynku, gdyż wszystkie produkty rybołówstwa morskiego dopuszczone do obrotu w UE będą certyfikowane i możliwe będzie określenie ich pochodzenia. Kompleksowy system certyfikacji połowów zagwarantuje, że będzie można monitorować każdy etap drogi złowionych, sprowadzonych na ląd, wprowadzonych na rynek i sprzedanych ryb - „od sieci do talerza”.

Nowe rozporządzenie kontrolne potwierdza system identyfikowalności wprowadzony przez rozporządzenie IUU i wykorzystuje nowoczesne technologie do monitorowania produktów rybołówstwa na każdym etapie łańcucha dostaw. System ten, który jest prostszy, sprawiedliwszy i tańszy, docelowo przyniesie korzyści wszystkim zainteresowanym, począwszy od administracji państwowej, a skończywszy na przedsiębiorcach i konsumentach.

Dotychczas kary za złamanie przepisów różniły się w poszczególnych krajach, burząc w sektorze rybołówstwa zasadę równych reguł gry i umożliwiając przedsiębiorcom wykorzystywanie różnic wynikających z różnych systemów karnych. Jednak od tej chwili to samo wykroczenie podlegać będzie takim samym sankcjom, niezależnie od miejsca jego popełnienia i narodowości rybaka, czy też bandery jego statku. Ponadto nowe rozporządzenie wprowadza system punktowy za poważne wykroczenia, który docelowo skutkować będzie odebraniem przestępcy licencji na połowy.

Ogłaszając wejście w życie nowych przepisów europejski komisarz ds. rybołówstwa, Joe Borg powiedział: *„Swego czasu pozbawieni skrupułów rybacy, stanowiący jednak mniejszość, przekonani byli, że mogą dokonywać połowów obchodząc obowiązujące prawo lub wręcz je łamiąc. Nowy system kontroli połowów kładzie kres takim praktykom”*.

(hs)

Czy to jeszcze gra w ciuciubabkę czy już surrealistyczny kabaret?

W poprzednim numerze Biuletynu Morskiego w artykule pod tytułem „Kiedy skończy się wreszcie ta gra w ciuciubabkę” zwróciliśmy uwagę na stosowaną (naszym zdaniem niezgodną z międzynarodowym prawem) praktykę zawierania z polskimi marynarzami na statkach pod polską banderą stosunku pracy w oparciu o obce prawo i związany z tym problem odszkodowania za wypadek przy pracy.

Starając się dowiedzieć co należy się marynarzowi, który uległ wypadkowi na takim konkretnym statku, jakie są obowiązki pracodawcy i uprawnienia poszkodowanego zwracaliśmy się kilkakrotnie z pytaniami do armatora, pracodawcy i właściciela statku. Nie otrzymując oczekiwanej odpowiedzi poprosiliśmy o pomoc Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi przy Urzędzie Morskim w Gdyni, który zgodnie ze stosowaną procedurą powinien posiadać kopie dokumentów i certyfikatów dotyczących tego statku. Przytaczając w artykule (w poprzednim Biuletynie Morskim) kuriozalne odpowiedzi armatora statku pod polską banderą zacytowaliśmy również nie mniej zadziwiającą odpowiedź ZUS na nasz wniosek o przeprowadzenie na statku kontroli dotyczącej nie odprowadzania przez pracodawcę składek na ubezpieczenia.

Po przygotowaniu poprzedniego artykułu do druku przedstawiliśmy opisywany problem kilku posłom (każdej orientacji politycznej w Parlamencie) oraz przewodniczącemu sejmowej Komisji Infrastruktury. Nie otrzymaliśmy od nich żadnej odpowiedzi i nie wiadomo jest nam o jakiegokolwiek ich reakcji z wyjątkiem otrzymania przez

nas - skutek interwencji jednego z posłów - oczekiwanej od miesiąca odpowiedzi od Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi. Przepraszając za dotychczasowy brak odpowiedzi poinformowano nas, że ze sprawą powinniśmy zwrócić się do Państwowej Inspekcji Pracy. Wobec tego zwróciliśmy się pod wskazany adres i po jakimś czasie otrzymaliśmy odpowiedź. Treść otrzymanej odpowiedzi wprowadziła nas w osłupienie.

Inspektor państwowej inspekcji pracy poinformował nas, że przeprowadził kontrolę w siedzibie tego polskiego armatora, w wyniku której nie uzyskał żadnych informacji dotyczących obowiązków pracodawcy i uprawnień marynarzy zatrudnianych na statku (zarejestrowanym w Polsce!) zarządzanym przez tego armatora (zarejestrowanego w Polsce!) W zakończeniu pisma radzi się nam abyśmy z problemem zwrócili się pod wskazany (nasz!) adres do polskiego przedstawiciela ITF - A WIEĆ DO NAS SAMYCH!

Istny kabaret! Tylko mało śmieszny.

Odpowiedź ta oczywiście nas nie zadowoliła. Wystąpiliśmy więc do Głównego Inspektora Pracy z prośbą o interwencję i ostateczne rozstrzygnięcie kto jest odpowiedzialny za kontrolę warunków pracy **polskich** marynarzy, zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w **Polsce** i pływających pod **polską** banderą.

Dalszy ciąg „ciuciubabki” (a może „kabaretu”) będzie my śledzili i na bieżąco informowali naszych czytelników.

Janusz Maciejewicz

III Kongres ETF**Kongres Europejskiej Federacji
Transportowców**

W dniach 27 - 29 maja 2009 roku w Ponta Delgada (Azory) odbył się trzeci zwyczajny Kongres Europejskiej Federacji Transportowców. Poza wyborem nowych władz Federacji oraz formalnym przyjęciem nowych członków (afiliantów) na kongresie przyjęto szereg (dokładnie 21) istotnych uchwał, które wytyczają kierunki i metody działania ETF na najbliższe cztery lata.



Jedne z najistotniejszych uchwał przyjętych na Kongresie, stanowiących niejako uchwały programowe na najbliższą kadencję, omówiono w osobnych artykułach. Są to uchwały pt.: „Związkowa strategia na rzecz zrównoważonego transportu”, „Strategia ETF na rzecz zrównoważonego rybołówstwa”, „Budowanie silnych związków zawodowych” i „Prawa podstawowe a wolność ekonomiczna”.

W dalszej części artykułu przedstawiamy pokrótce niektóre z pozostałych uchwał Kongresu.

Europejski sektorowy dialog społeczny

ETF podkreśla niezwykle ważną rolę dialogu społecznego w budowaniu zaufania i dobrej wiary między związkami zawodowymi i pracodawcami w znajdowaniu wyważonych rozwiązań kwestii społecznych i rozwijaniu spójności społecznej na szczeblu europejskim i poszczególnych krajów.

Aby dialog społeczny w poszczególnych sektorach rozwijał się prawidłowo i mógł zająć właściwe mu miejsce w strukturach i instytucjach unijnych, należy pokonać jeszcze wiele przeszkód. ETF ubolewa nad brakiem woli pracodawców w niektórych sektorach do konstruktywnej i owocnej dyskusji. Pewne problemy powstały również wraz z rozszerzeniem UE. U niektórych nowych członków obserwuje się brak kompetentnych organizacji pracodawców, mogących uczestniczyć w dialogu społecznym oraz rozdrobnienie ruchu związkowego.

Dialog społeczny na szczeblu europejskim powinien być bardziej powiązany z dialogiem czy negocjacjami na szczeblu krajowym. Skuteczniejszy i bardziej sformalizowany dialog społeczny wymaga również po stronie związkowej lepszej organizacji działalności (sprawy mandatu do negocjacji, oddelegowywanie przedstawicieli itp.).

ETF zwraca również uwagę, że jednym z celów powstania sektorowych komitetów dialogu społecznego

było konsultowanie wszystkich decyzji, których realizacja może mieć skutki społeczne na szczeblu Unii Europejskiej. Niestety tak się nie dzieje. Najczęściej urzędnicy Komisji (DG MARE i DG TREN) nie przesyłają do odpowiednich komitetów sektorowych projektów rozwiązań prawnych, a po prostu tylko zawiadamiają o nich już po fakcie.

ETF będzie dążyć do aktywniejszego uczestnictwa pracodawców w walce z kryzysem, wykorzystując ugruntowane już dobre doświadczenia europejskiego dialogu społecznego i podejście w duchu „każdy wygrywa”.

ETF będzie również wspierać działania w kierunku wzrostu „uzwiązkowania”, szczególnie w nowych krajach członkowskich i krajach kandydujących do UE, aby umożliwić im między innymi pełne uczestnictwo w europejskim sektorowym dialogu społecznym oraz wzmocnienie dwustronnego dialogu na szczeblu krajowym.

Komisja Europejska powinna silnie dopingować europejskie stowarzyszenia pracodawców w sektorze transportu, aby posiadały mandat do uczestnictwa w wiążących negocjacjach.

Karta dla marynarzy Unii Europejskiej

Od dłuższego czasu ETF prowadzi kampanię na rzecz większej ilości i lepszych miejsc pracy dla marynarzy unijnych. Głównym efektem tej kampanii jest propozycja wprowadzenia tak zwanej „Karty dla marynarzy Unii Europejskiej”. O zagadnieniach, które powinny znaleźć rozwiązanie w proponowanej „Karcie” pisaliśmy w naszym „Biuletynie Morskim” nr 4/2008.

Uczestnicy Kongresu zauważają postępujący spadek europejskiej żeglugi, szczególnie dotyczy to floty w „pierwszych” rejestrach państw UE, co powoduje duży spadek miejsc pracy dla marynarzy. Ponadto trwa zjawisko wyflagowania statków z bander unijnych do „tanich bander” lub do drugich rejestrów państw członkowskich, co powoduje deregulację sektora, a to z kolei wpływa negatywnie na zatrudnienie wszystkich marynarzy.

Z ubolewaniem należy stwierdzić, że europejskie rządy wprowadzają politykę wolnej ręki i nieingerencji, która ma na celu liberalizację warunków zatrudnienia, co dodatkowo pogłębia deregulację sektora. Daje to pożywkę koncepcjom tzw. „elastycznego bezpieczeństwa”, będącym w rzeczywistości furtką do nadmiernej eksploatacji pracowników. Rządy, szczególnie państw członkowskich UE, przyjmują postawę uległości wobec armatorów żądających „samoregulacji” w żegludze.

Jesteśmy zdania, że istnieje, szczególnie w instytucjach UE, pilna potrzeba zajęcia się propozycjami ETF dotyczą-

cyjnymi przyszłości unijnej polityki morskiej i stworzenia konkretnych narzędzi mających na celu ułatwianie zatrudniania europejskich marynarzy.

W tej sytuacji III Kongres ETF przyjął uchwałę wzywającą europejskie rządy, Parlament Europejski, Komisję Europejską i polityków do powszechnego przeglądu zasad i warunków zatrudnienia marynarzy i innych pracowników sektora morskiego UE oraz do stanowczego promowania, tak szybko jak to możliwe, „Karty dla marynarzy UE”.

Walka dokerów przeciw liberalizacji usług portowych

W latach 2001 - 2006 Sekcja Dockerów ETF walczyła przeciw tak zwanym pakietom portowym. Było to dwukrotne podejście do liberalizacji europejskich portów i deregulacji organizacji pracy w tym sektorze. W obu przypadkach, również dzięki presji wywieranej przez związki zawodowe, Parlament Europejski odrzucił przygotowane przez Komisję Europejską propozycje regulacji prawnych w tym zakresie. Najistotniejszym elementem, który pozwolił Sekcji Dockerów ETF osiągnąć zamierzony cel, była międzynarodowa solidarność i koordynacja. Doświadczenia z walki dokerów powinny być wykorzystywane w innych kampaniach prowadzonych przez ETF przeciw wprowadzaniu dalszej liberalizacji transportu, pogarszaniu warunków pracy i pracy tymczasowej.



foto - P. Kucharski

W przeszłości w stosunkach między europejskimi związkami zawodowymi dokerów a instytucjami i pracodawcami portowymi dochodziło często do konfliktów i konfrontacji. Jednakże po odrzuceniu dwóch propozycji zmian obie strony przyjęły bardziej ugodowe podejście do problemu i poszukują wspólnych rozwiązań, gdy chodzi o określania przyszłej europejskiej polityki portowej. Dockerzy zrzeszeni w ETF są jednak w dalszym ciągu zde-

terminowani, by powrócić do walki w przypadku powrotu do koncepcji liberalizacji, deregulacji zatrudnienia w portach, zarówno na szczeblu europejskim, jak i krajowym.

Jedną z głównych przyczyn protestu związkowców przeciw liberalizacji i deregulacji zatrudnienia w portach jest przekonanie, że praca w porcie jest tak wyspecjalizowana i niebezpieczna, że mogą ją wykonywać tylko pracownicy odpowiednio wyszkoleni. Uchwała kongresowa kładzie więc nacisk na działania w zakresie szkoleń portowców. Szkolenie i kwalifikacje portowców winny być priorytetem dla sekcji Dockerów ETF, aby poprawić stopień bezpieczeństwa w pracy, jak i umiejętności radzenia sobie ze zmianami technicznymi.

ETF proponuje opracowanie przez partnerów społecznych i ustanowienie na szczeblu UE jednolitych wymagań w zakresie szkoleń i kwalifikacji. Zasady te jednak nie powinny podważać dotychczas istniejących dobrych praktyk w tej dziedzinie. Wysoki poziom szkolenia i kwalifikacji jest w sektorze portowym UE konieczny dla skonolidowania i wzmocnienia konkurencyjności europejskich portów, uczynienia pracy w portach bezpieczniejszą i zapewnienia portowcom godnych warunków pracy i płacy. Bieżący kryzys nie powinien być pretekstem do zmniejszania wysiłków w zakresie szkolenia, a wręcz przeciwnie. Spadek przeładunków w portach powinien być okazją do zwiększania ilości szkoleń w perspektywie ponownego ożywienia gospodarczego.

W uchwale Kongresu zwraca również uwagę na potrzebę uwzględniania w polityce transportowej istnienia tzw. portów „sąsiedzkich” w krajach poza UE. Ich istnienie stwarza niebezpieczeństwo powstania tzw. „wygodnych” portów, konkurujących z unijnymi niskimi cenami, będących efektem stosowania niższych standardów płacowych i socjalnych dla swoich pracowników. W niektórych przypadkach porty takie są częścią europejskich korytarzy transportowych i mogą korzystać z europejskich funduszy strukturalnych, między innymi na poprawę swoich zdolności przeładunkowych czy najogólniej mówiąc modernizację ich struktury. ETF uznaje, że przekazywanie unijnych środków finansowych krajom trzecim powinno się odbywać z poszanowaniem standardów socjalnych i przy stosowaniu uczciwych warunków pracy, aby uniknąć konkurencji opartej na dumpingu socjalnym.

Płacowa polityka ETF

Rosnąca harmonizacja płac w Europie jest warunkiem do zakończenia wypaczeń konkurencji między przedsiębiorstwami rozwijającymi swą działalność na tym samym rynku.

Wprowadzenie zamiaru narzucania warunków socjalnych istniejących w kraju pochodzenia pracowników, a nie kraju, w którym wykonywana jest praca, spowoduje szybkie i poważne negatywne konsekwencje dla wszystkich pracowników w Europie. Wspierając akcje przeciwko liberalnym projektom, ETF będzie pracował nad pro-

blemem płac, mimo że trudności do przezwyciężenia są bardzo duże.

Aby zapobiec socjalnemu dumpingowi, płace muszą wzrosnąć. W pierwszej kolejności płace najniższe. Wśród 20 krajów, które ustaliły minimalne wynagrodzenia, w całej gospodarce różnica między najmniejszą i największą jest 17-krotna. Jeśli weźmiemy pod uwagę siłę nabywczą, to różnica ta jest 7-krotna. Ustalenie minimalnej europejskiej płacy w najbliższym czasie nie jest więc możliwe, ETF jednak będzie dalej pracował nad większą harmonizacją płac nie tylko w Unii Europejskiej, lecz w całej Europie. Rozpocząć należy od kategorii zatrudnionych, konkurujących na tym samym rynku pracy. ETF powinien podjąć próbę zdefiniowania na możliwie wysokim poziomie kryterium minimalnej godzinowej lub miesięcznej płacy i stopniowo, poprzez akcje związkowe, doprowadzić do określenia płacy minimalnej.

ETF domaga się, aby przy określaniu maksymalnego czasu pracy, do płatnych godzin włączać również godziny gotowości do pracy, kiedy pracownik jest w każdej chwili do dyspozycji pracodawcy. Do tego powinien być dostosowywany również poziom płac w taki sposób, aby dla zwiększania zarobków nie było konieczne wydłużanie czasu pracy czy czasu „do dyspozycji” pracodawcy.

Socjalna Europa w przyszłości

Europejski Model Socjalny odchodzi powoli w przeszłość, co zauważono również w innych uchwałach kongresowych. W osobnej uchwale Kongres określa wymagania, jakie należy spełnić, aby mógł powstać alternatywny ekonomiczny i socjalny model Unii Europejskiej.

Prawie trzy pokolenia żyją w najdłuższym w historii okresie pokoju w Europie. Pokój jednak nie oznacza tylko braku wojny czy przemocy militarnej. Oznacza on również pokój społeczny uosabiany przez społeczną sprawiedliwość. Rozwijanie polityki ekonomicznej, socjalnej, płacowej czy podatkowej prowadzi do napięć społecznych w krajach członkowskich. Aby zachować pokój wewnętrzny w Unii Europejskiej, konieczne jest odwrócenie kierunków bieżących polityk. Unia Europejska pilnie potrzebuje nowego, alternatywnego modelu społeczno - ekonomicznego. W modelu takim sprawiedliwość społeczna musi mieć niezaprzeczalny priorytet.

Zdaniem uczestników Kongresu w pierwszej kolejności konieczne jest ponowne zdefiniowanie modelu ekonomicznego Unii Europejskiej. Krytykując bieżący model ekonomiczny UE, w uchwale Kongresu przedstawiono konkretne wymagania, które zdaniem ETF powinny być spełnione w nowym modelu.

Biorąc pod uwagę takie różne czynniki, jak masowe bezrobocie, deficyty budżetowe w poszczególnych krajach czy zmiany demograficzne, już od lat 90-tych istnieje w Europie silna presja na zwiększanie socjalnej opieki państw. Naciski te z powodu aktualnego kryzysu ulegają zwiększeniu. W tej sytuacji, szczególnie po rozszerzeniu

UE, ETF widzi konieczność koordynacji systemów opieki społecznej na szczeblu unijnym. Jedną z korzyści takiej koordynacji byłoby ograniczenie przyczyn dumpingu socjalnego.

Polityki dotyczące rynku pracy czy reformy strukturalne mogą przynieść pożądane efekty (np. wzrost wskaźników ekonomicznych) jedynie wtedy, gdy będą one zorientowane na konkurowanie jakością, a nie niskimi płacami czy obniżaniem standardów socjalnych.

Najistotniejszym wyzwaniem w nowym europejskim modelu społeczno - ekonomicznym jest wzmocnienie fundamentalnych praw społecznych w stosunku do wolności rynkowej.

Kongres ETF żąda: nie mniej Europy, lecz coraz więcej Europy socjalnej!

.....

Kongres ETF w swych uchwałach odniósł się również do wielu innych spraw i sektorów transportowych. Między innymi zauważył konieczność koordynacji na polu przedsiębiorstw wielonarodowych i Europejskich Rad Zakładowych.

Kongres odnotował także chaos kompetencyjny w obszarze żeglugi śródlądowej. Szczególnie dotkliwy jest on w dziedzinie praw socjalnych. Różnorodność i niespójność przepisów wykorzystywana jest, szczególnie w tym sektorze, do dumpingu socjalnego. Podobnie jak w żegludze morskiej, Kongres postuluje zdefiniowanie i konsekwentne przestrzeganie „rzeczywistych powiązań” między krajem siedziby armatora a prawami socjalnymi.



foto - D. Zwierzchowski

W uchwałach kongresowych znajdziemy również obszerny opis i próbę zdefiniowania kryzysu ekonomicznego w transporcie, protest przeciw dumpingowi socjalnemu, rasizmowi i ksenofobii oraz wezwanie do respektowania równych praw dla wszystkich pracowników. Kongres w osobnej uchwale dał także wyraz poważnemu zaniepokojeniu ostatnim antyzwiązkowym orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

Biorąc pod uwagę niezmiernie trudne wyzwania, jakie stoją przed europejskim ruchem związkowym, Kongres przypomina wagę szkoleń związkowych.

Bardziej dociekliwym czytelnikom polecamy strony internetowe ETF (www.itfglobal.org/etf/index.cfm), gdzie można znaleźć pełne teksty wszystkich uchwał III Kongresu ETF.

H.S.

III Kongres ETF

Strategia związków zawodowych na rzecz zrównoważonego transportu

Podczas Kongresu Europejskiej Federacji Transportowców w Ponta Delgada (27-29.05.2009r.) przyjęto uchwałę oznaczoną jako Nr 1 o tym samym tytule. Stanowi ona niejako uchwałę programową ETF na kadencję 2009 - 2013. W uchwale tej Kongres dokonuje opisu aktualnego stanu europejskiego transportu, oraz próby diagnozy przyczyn braku zrównoważenia sektora. Uchwała ta wytycza również kierunki działań ETF na rzecz trwałego rozwoju, zarówno w wymiarze ekonomicznym, jak i społecznym wszystkich gałęzi transportu w Europie i na świecie. Uchwała ta skupia się na transporcie, jako filarze całej Europy, nie tylko Unii Europejskiej. W artykule przedstawiamy omówienie tej uchwały.

Punkt widzenia związkowców na trwałość i zrównoważenie europejskiego rybołówstwa zawarty został w odrębnej uchwale, którą omawiamy w osobnym artykule.

Po wielu międzynarodowych działaniach, poczynawszy od Deklaracji z Rio w roku 1992, poprzez protokół z Kioto mówiący o konkretnych redukcjach gazów cieplarnianych do roku 2012, aż po decyzję Szczytu Europejskiego z roku 2007 o redukcji gazów cieplarnianych w Europie o 20% do roku 2020 (na bazie roku 1990), problem globalnego ocieplenia dotarł wreszcie do świadomości publicznej. Uczynienie transportu bardziej energooszczędnym i mniej zanieczyszczającym środowisko naturalne jest jednym z najważniejszych czynników, mających wpływ na jakość życia każdego z nas jak, i całej ludzkości.

Zmiany w przemyśle i handlu mają duży wpływ na wzrost transportu w Europie. Z jednej strony, nowa organizacja produkcji i związane z tym przemieszczenia powodują zmniejszenie emisji w innych gałęziach europejskiej gospodarki, z drugiej strony powodują one wzrost ilości transportowanych towarów. Transport przyczynia się do wydzielania około 24% emisji gazów cieplarnianych i odpowiada za jedną trzecią zapotrzebowania na energię w Europie.

Sektor transportu ma więc do odegrania dużą rolę w procesie ograniczania emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczania środowiska. ETF jest za promocją zrównoważonego transportu, jednak będzie się upierał przy stwierdzeniu, że równowaga, a szczególnie zrównoważony transport, jest ograniczony nie tylko aspektami ochrony środowiska, jak to często niesłusznie jest powszechnie postrzegane, ale również koniecznością zachowania stabilności ekonomicznej i socjalnej. Zostało to jasno potwierdzone również w Strategii Lizbońskiej z roku 2001.

Sektor transportu jest jednym z pierwszych i bezpośrednio dotkniętych skutkami światowego kryzysu sektorów. Istnieje więc również duże ryzyko przyspieszenia dumpingu socjalnego. Nalegamy na rządy krajowe i instytucje europejskie, aby jak najszybciej wprowadziły skuteczne instrumenty prawne łagodzące socjalne skutki kryzysu i zapewniające inwestowanie w trwałą i stabilną przyszłość pracowników.

Dlaczego sektor transportu w Europie nie jest dzisiaj zrównoważony?

Byłoby błędem szukanie przyczyn aktualnego stanu jedynie w transporcie. Takie elementy, jak zmiana modelu produkcji przemysłowej czy zmiana upodobań obywateli, połączone z krajowymi politykami wobec transportu, które wspierają te tendencje, oraz brak w ostatnich dekadach polityki stabilnego transportu na poziomie europejskim spowodowały powstanie dzisiejszego systemu transportu.

Rozwój logistyki (magazynowanie, pakowanie, informacja, zarządzanie itp.) jest ściśle związany z gwałtownym wzrostem dostaw typu „dokładnie-na-czas” i finansowany jest przez redukcję kosztów socjalnych oraz wzrost ilości miejsc tymczasowej pracy. Neoliberalny model gospodarki, rozproszenie produkcji i globalizacja powoduje wzrost ilości przewożonych towarów i odległości. Zmienia się model produkcyjny. Półprodukty są wykonywane i montowane w coraz odleglejszych rejonach świata. Wyjątkowo niskie koszty transportu spowodowane niewłaściwą polityką transportową i socjalną wzmagają zjawisko „bezsensownego” transportu. Przykładem może być jogurt, typowo lokalny produkt, którego składniki, zanim w postaci gotowego wyrobu trafią do konsumenta, wędrują po Europie nawet ponad 10000 km.

Zmiany w organizacji produkcji czy logistyce są wynikiem bardzo niskich kosztów transportu. Efektem tego są niskie zyski w wielu miejscach łańcucha transportowego. Wielu pracodawców próbuje zwiększać zyski przez dumping socjalny i stosowanie „niepewnych” warunków zatrudnienia. Ułatwieniem dla stosowania dumpingu socjalnego jest wysoka mobilność pracowników transportu. Szczególnie uwidacznia się to w transporcie morskim, śródlądowym i magazynowaniu. Tendencje te zaczynają również dominować w tak bardzo dotychczas uregulowanych gałęziach transportu, jak lotnictwo cywilne czy transport kolejowy. Są one wynikiem polityki prywatyzacji i liberalizacji tych gałęzi. Wzrost kosztów zapewnienia bezpieczeństwa, szczególnie w lotnictwie, powoduje dalszą presję na warunki pracy i płace.

Indywidualizacja stylu życia i posiadanie prywatnego samochodu jako wyraz wolności osobistej powoduje, że przemysł samochodowy w Europie jest jednym z największych pracodawców. Ma to wielki wpływ na spowolnienie rozwoju transportu publicznego i wzrost problemów z zanieczyszczeniami i ochroną środowiska w miastach i obszarach zurbanizowanych, gdzie żyje około 80% Europejczyków. Tendencje te obserwujemy już również w Europie Środkowej, Wschodniej, Południowo-Wschodniej, w Rosji, na Ukrainie i kandydującej do UE Turcji, gdzie spada udział - wciąż jeszcze wysoki - transportu kolejowego na rzecz drogowego.

Ulgi podatkowe dla niektórych rodzajów transportu oraz fakt, że zewnętrzne koszty transportu (opłaty za zanieczyszczenia, emisję gazów cieplarnianych itp.) są głównie pokrywane przez publiczne środki finansowe, utrwalają dotychczasowy, nie zrównoważony system transportu.



foto - W. Boguń

Do początku lat 90-tych, kiedy to została opublikowana (w roku 1992) pierwsza biała księga w sprawie transportu, w UE praktycznie nie istniała spójna polityka transportowa. Zapisy białej księgi ogniskowały się jednak głównie na liberalizacji i tworzeniu wewnętrznego rynku dla wszystkich gałęzi transportu. Dopiero w drugiej białej księdze w roku 2001 Komisja Europejska wprowadziła takie cele jak przesunięcia między-modalne, promocja lepszej równowagi pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu czy rozłączenie wzrostu gospodarki i transportu. Instrumenty realizacji tej polityki jednak w dalszym ciągu koncentrują się na liberalizacji. Nie zostały uwzględnione instrumenty pro-aktywne, takie jak umiędzynarodowienie kosztów zewnętrznych, zintegrowane planowanie przestrzenne czy polityka infrastrukturalna związana z TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa)

Polityka liberalizacji prowadzi do tego, że transport europejski jest niezrównoważony również z perspektywy społecznej i ochrony środowiska. Z punktu widzenia pracowników transportu polityka liberalizacji i skupianie

się na ułatwieniach dla rynku wewnętrznego i globalizacji niekorzystnie odbija się na pracujących w tym sektorze. Objawem tego są między innymi duże redukcje miejsc pracy w niektórych sektorach, zamiana pracy wykwalifikowanej na pracę o niskiej jakości, spadek bezpieczeństwa, utrata europejskiego know-how, dyskryminacja pracowników również ze względu na narodowość, pojawienie się pracowników agencyjnych i samo-zatrudniających się, wzrost zatrudnienia na niepewnych warunkach, „wyflagowanie” umów o pracę, brak wejścia w życie dyrektywy o pracownikach delegowanych na przykład w usługach kabotażowych, wzrost „elastyczności” zatrudnienia (czas i intensywność pracy), spadek nakładów na szkolenia, bezpieczeństwo pracy i zdrowie oraz dumping socjalny.

W tych warunkach duża część rynku pracy w transporcie pozostaje niedostępna, szczególnie dla kobiet, lub znajdują one zatrudnienie na niepewnych warunkach bądź na część etatu. Brak możliwości pogodzenia pracy i życia rodzinnego lub utrzymania rodziny powoduje, że często są w ogóle eliminowane z zatrudnienia w sektorze.

Istnieje bardzo niewiele opracowań na temat socjalnej sytuacji pracowników transportu i kobiet pracujących w transporcie. Brak poważnych badań na temat społecznych konsekwencji polityki transportowej UE. ETF zauważa, że istnieje nienormalny brak zainteresowania i lekceważenie społecznych skutków reformy tego sektora. Jest to nie do przyjęcia, tym bardziej że dotyczy 5% wszystkich zatrudnionych w Europie. Biorąc pod uwagę spadkowy trend demograficzny i bardzo niską atrakcyjność pracy w transporcie, sektor ten w najbliższym czasie spotka się z poważnymi problemami rekrutacyjnymi.

Do czego dąży ETF?

W celu zapobieżenia opisanym wyżej trendom ETF wzywa do zatrzymania polityki liberalizacji w UE i krajowych polityk prywatyzacyjnych. **Stop ideologicznemu podejściu, że rynek sam stworzy najefektywniejszy system transportowy.** Jako pierwszy krok należy przyjąć moratorium na liberalizację w poszczególnych gałęziach transportu, gdyż zamienia ona jedynie monopol państwowy na monopol prywatny oraz prowadzi do rozbicia i wyniszczającej konkurencji z krzywdą dla pracowników. ETF chce transportu aktywnego i zintegrowanego oraz polityki socjalnej, finansowej i polityki spójności, które będą podporą zrównoważonego ekologicznie, socjalnie i ekonomicznie systemu transportowego w Unii Europejskiej. Unia powinna wspierać te zasady również w ramach współpracy z krajami sąsiadującymi.

ETF chce aktywnej polityki transportowej opartej na uczciwym ustalaniu cen, przesunięciach między-modalnych i promocji multimodalnych łańcuchów transportowych. ETF jest przeciwny konkurencji między poszczególnymi gałęziami transportu. Cały łańcuch transportowy winien być przeanalizowany i oceniony pod kątem spełniania wymogów ochrony środowiska, społecznych i bezpieczeń-

stwa. Bardzo istotną kwestią jest, kto będzie odpowiedzialny za zorganizowanie takiego łańcucha transportowego. Nie można tego zostawić wolnemu rynkowi.

ETF nalega, aby zostały ocenione średnio i długoterminowe skutki zmian. Szczególnie istotna jest znajomość negatywnych skutków, ilościowych i jakościowych na zatrudnienie (redukcja miejsc pracy, presja na czas pracy, zarobki itp.), aby można było przygotować odpowiednie instrumenty do mierzenia ewentualnych negatywnych skutków tych zmian.

ETF chce prowadzenia polityki i inwestycji infrastrukturalnych, dla których celem będzie bardziej zrównoważony transport. Najważniejsze dla rozwoju trwałego, multi-modalnego łańcucha transportowego jest wprowadzenie planowania zintegrowanego i skoordynowanego na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym. Polityka taka musi wspierać spójność gospodarki i spraw społecznych. Współpraca w zakresie polityki infrastrukturalnej musi promować projekty przyjazne dla środowiska naturalnego, a nie niszczyć je.

ETF chce socjalnej i ekologicznej polityki mobilności, która:

- uznaje mobilność jako indywidualne prawo człowieka oraz
- uznaje mobilność jako dobro publiczne, dostępne dla każdego obywatela.

Mobilność jest dobrem publicznym, gdyż gwarantuje dostęp do praw ekonomicznych, społecznych i kulturalnych. Transport publiczny jest najlepszym środkiem zapewniającym taką mobilność, dlatego musi być dostępny wszystkim obywatelom. To prawo do mobilności zapewniane jest przez środki techniczne, infrastrukturę i know-how, które od lat się pogarszają. ETF pragnie europejskiej, krajowej, regionalnej czy lokalnej polityki, która będzie promowała przesunięcie się ciężaru transportu osób z prywatnych samochodów do środków transportu publicznego. Odpowiedzialność za to powinny ponosić państwa, regiony czy miasta, które muszą również zapewnić jego wysoką jakość i zagwarantować jego finansowanie.

ETF opowiada się za takim połączeniem polityk transportowej i społecznej, które zapewni solidne warunki pracy, ochronę przed agresją i atakami na pracowników i pasażerów, bezpieczeństwo pracy oraz bezpieczeństwo zatrudnienia. Przemoc jest jednym z głównych powodów, dla którego kobiety nie są reprezentowane tak, jakby mogły być we wszystkich zawodach związanych z transportem. Utrudnia ona również - a niekiedy uniemożliwia - utrzymanie nawet dotychczasowego poziomu zatrudnienia. Wśród wszystkich gałęzi gospodarki transport jest na drugim miejscu, jeśli chodzi o ilość zdarzeń związanych z przemocą w miejscu pracy. Kompleksowa społeczna polityka transportowa, mająca na celu między innymi zachęcanie kobiet i młodzieży do pracy w transporcie i utrzymanie ich w tym sektorze, musi zatem zmierzyć się z tym niełatwym problemem.

ETF chce polityki socjalnej dla transportu, która będzie chroniła przed dumpingiem socjalnym i pogarszaniem się warunków pracy w sektorze. Polityka taka musi zapewnić, że konkurencja będzie oparta na jakości oferowanych usług, a nie na zróżnicowaniu warunków pracy i warunków socjalnych. ETF ciągle powtarza, że będzie to korzystne dla osiągnięcia celów Strategii Lizbońskiej w tworzeniu „większej ilości i lepszych miejsc pracy” oraz zwiększeniu zatrudnienia kobiet do 60%. Sektor transportu ma duży potencjał do tworzenia miejsc pracy i zatrudnienia kobiet.

ETF upiera się, że transport jest wtedy trwały i zrównoważony, kiedy na równi są traktowane sprawy ekonomiczne, ochrony środowiska i socjalne.

Narzędzia

ETF jest przekonany, że po dekadach deregulacji sektora transportu konieczna jest jego **ponowna „regulacja”**. Rynek nie jest w stanie sam stworzyć zrównoważonego systemu transportowego. Nowe regulacje muszą także wziąć pod uwagę możliwe konsekwencje społeczne.



foto - P. Caban

Rozwój konteneryzacji w transporcie towarów czy system „centrów” w transporcie pasażerskim pociąga za sobą podział transportu na różne gałęzie (mody). Kontener jest transportowany w nieprzerwany sposób przez jeden lub kilka pociągów, statków czy samolotów, barki itp. z jednego na drugi koniec łańcucha transportowego. Podobnie pasażer może użyć taksówki, pociągu, metra, samolotu i autobusu, aby dostać się z jednego na drugi koniec swojej podróży. Przedsiębiorstwa transportowe stają się coraz bardziej multi-modalne, aby zapewnić sobie kontrolę nad całym łańcuchem transportowym. Przeciwnie tym tendencjom są dążenia do krótkoterminowych zysków i deregulacja, które z kolei powodują coraz większe wykorzystywanie jednej z gałęzi transportu, jaką jest transport drogowy. Ponowna regulacja oznacza „przywrócenie do ładu” publicznych polityk transportowych od szczebla lokalnego do globalnego.

ETF wspiera **politykę cenową** opartą na zasadach: „płaci użytkownik” oraz „płaci zanieczyszczający”. Zanieczyszczenie powietrza, szkodliwy dla zdrowia hałas, emisja gazów cieplarnianych, przeciążenia, wypadki itp. generują koszty, które aktualnie w większości pokrywane są głównie ze środków publicznych, a nie przez użytkowników czy zanie-

czyszczających. Te „koszty zewnętrzne” muszą być włączone do ceny transportu. Politycy muszą jednakże zapewnić, że wyższe koszty przedsiębiorstw transportowych nie będą kompensowane przez redukcję kosztów osobowych (niższe płace, dłuższy czas pracy itp.). Muszą być one przeniesione na klientów i/ albo pokryte z zysków przedsiębiorstw. Jedyna droga do tego, to stworzenie rygorystycznych przepisów regulujących prowadzenie działalności w transporcie. Pozwoli to zmniejszyć „dławiacą” i wyniszczającą dziką konkurencję. Tylko w takim przypadku obciążenie kosztami zewnętrznymi może stanowić zachętę do inwestowania w zielone technologie i stosowania bardziej zrównoważonych sposobów transportu. Tylko w takim przypadku mogą być osiągnięte jednocześnie cele ekologiczne i społeczne.

Wprowadzanie zasady, że płaci użytkownik lub zanieczyszczający, musi brać pod uwagę wymiar międzynarodowy i konsekwencje społeczne w tych sektorach transportu, które bezpośrednio stykają się z konkurencją międzynarodową. W następstwie tego muszą być oszacowane możliwe społeczne konsekwencje dla transportowców w różnych gałęziach tego sektora. Aby wyeliminować możliwe krótko i długoterminowe skutki polityki protekcyjnej w zatrudnieniu i znaleźć odpowiednie rozwiązania dla pracowników, musi być prowadzony dialog społeczny zarówno na szczeblu europejskim, jak i na krajowym, sektorowym czy zakładowym.

Unia Europejska i rządy krajowe muszą opracować programy pozwalające zmierzyć się z krótkoterminowymi, negatywnymi konsekwencjami związanymi z taką polityką. Muszą również wspierać programy ułatwiające przechodzenie do alternatywnych możliwości zatrudnienia.

ETF wskazuje na fakt, że różne gałęzie transportu podlegają różnym międzynarodowym, europejskim czy krajowym zasadom podatkowym. Uczciwy system ustalania cen dla wszystkich gałęzi musi również brać pod uwagę te różnice.

Polityka infrastrukturalna jest podstawowym instrumentem do wspierania bardziej zrównoważonych gałęzi transportu. Jednakże europejska i krajowe polityki infrastrukturalne nie mogą koncentrować się jedynie na rozwoju potężnych transeuropejskich i paneuropejskich osi i korytarzy. Aby wspierać ekonomiczną i społeczną spójność w europejskich regionach konieczne jest lepsze powiązanie między infrastrukturą transeuropejską czy paneuropejską i dostępem regionów do tej infrastruktury za pomocą zrównoważonych gałęzi transportu. Dotyczy to szczególnie Centralnej i Wschodniej oraz Południowo-Wschodniej Europy, gdzie ograniczenia finansowe powodują koncentrację inwestycji infrastrukturalnych głównie na paneuropejskich i transeuropejskich korytarzach i infrastrukturze drogowej, a linie kolejowe są zamykane i niekiedy całe regiony są odcięte od połączeń kolejowych.

ETF niezmiennie stoi na stanowisku, że konieczne jest większe zintegrowanie planowania rozwoju infrastruktury na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym.

W tym celu, na szczeblu europejskim powinny być stworzone odpowiednie instrumenty prawne.

Priorytetem musi być opracowanie systemu finansowania infrastruktury, szczególnie w bieżącej sytuacji kryzysu finansowo-ekonomicznego. Istniejące kryteria z Maastricht okazują się szkodliwe dla niezbędnych działań politycznych i ekonomicznych. Ustalony górny limit deficytu w wydatkach publicznych powinien być więc podniesiony, aby umożliwić między innymi inwestowanie w budowę i eksploatację infrastruktury zrównoważonego transportu w państwach członkowskich UE. Powinno to być również sygnałem do rozpoczęcia ponownej oceny kryteriów z Maastricht w celu włączenia ich do przyszłego oceniania równowagi między zatrudnieniem, sprawami socjalnymi i ochroną środowiska.

Techniki wspierające stosowanie „inteligentnego transportu” mogą przyczyniać się do wzrostu jego skuteczności poprzez unikanie pustych przebiegów, a tym samym redukcję zanieczyszczeń powodowanych przez ten sektor. Narzędzia takie powinny być jednak przeanalizowane pod kątem ewentualnych skutków społecznych. Skuteczniejsze planowanie przepływów transportowych wymaga społecznie akceptowanego planowania harmonogramów pracy, czasu pracy, przerw w pracy i odpoczynku, obciążenia pracą itp. Polityka badań naukowych musi sprzyjać łączeniu badań technicznych i społecznych.



foto - W. Boguń

Jeżeli jednocześnie nie będzie poprawiane **bezpieczeństwo** pracowników i użytkowników transportu, to zrównoważony transport pozostanie jedynie w marzeniach. Procedury i przepisy bezpieczeństwa muszą być ulepszone, a ich stosowanie musi być oparte na odpowiednich zasadach i skutecznie egzekwowanych sankcjach za ich nieprzestrzeganie. Ponowna regulacja sektora będzie mieć między innymi wpływ na to, że ruch i zasady nawigacji będą dobrze dostosowane do pełnienia takich funkcji, jak ograniczenie zatorów komunikacyjnych czy zanieczyszczeń, że kabotaż będzie uregulowany, że wymagania dla operatorów będą precyzyjniejsze i bardziej rygorystyczne, że w stosunku do wyposażenia technicznego będą nakładane surowsze wymogi bezpieczeństwa, że prawo do

wykonywania zawodu będzie dostępne tylko dla tych pracowników, którzy będą odpowiednio przeszkoleni.

ETF wierzy, że warunkiem wstępnym do zapewnienia polityki zrównoważonego transportu jest wzięcie pod uwagę społecznych skutków przesunięć między poszczególnymi gałęziami transportu (przesunięcia inter-modalne), dotyczących wszystkich zatrudnionych w tym sektorze.



foto - www.itf.org.uk

W centrum wszystkich wymagań ETF dotyczących instrumentów polityki zrównoważonego transportu jest konsekwentna polityka socjalna dla sektora transportu. W skrócie jest to:

- promocja zatrudniania kobiet w transporcie;
- poprawianie krajowego i unijnego prawodawstwa w zakresie czasu pracy w transporcie;
- poprawianie prawodawstwa w zakresie szkoleń i certyfikacji;
- nietraktowanie standardów zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy jako kosztów i przeszkód do osiągnięcia efektywności ekonomicznej;
- wprowadzenie lub poprawienie istniejącego prawa UE w zakresie określenia minimalnej płacy, szczególnie dla promów morskich, statków żeglugi śródlądowej i prac w portach lotniczych związanych obsługą samolotów pod kątem bezpieczeństwa;
- narzucenie poprzez prawodawstwo unijne kryteriów socjalnych, ochrony środowiska i jakości dla konkurencji w transporcie publicznym;
- zatrzymanie dumpingu socjalnego w kabotażu i usługach trans-granicznych;
- wyeliminowanie dyskryminacji pracowników transportu, opartej na narodowości (lub miejscu zamieszkania), płci, wieku lub rasie;
- zdefiniowanie i ochrona usług publicznych i usług użyteczności publicznej, które nie mogą być poddane prawom rynkowym;

- oszacowanie społecznego wpływu każdej gałęzi transportu, nie tylko poszczególnych instrumentów;
- stworzenie programów wspierających dla każdego instrumentu w przypadku negatywnych, krótkoterminowych skutków zmian w poszczególnych gałęziach transportu.

ETF przypomina, że prawodawstwo socjalne Unii Europejskiej oparte jest na standardach minimalnych. Państwa członkowskie mają prawo stworzenia korzystniejszych dla pracowników przepisów krajowych i ETF wzywa je do wykorzystania tej możliwości.

ETF uważa, że podobne prawa, standardy i gwarancje powinny być wprowadzane w pozostałych państwach europejskich, które nie są członkami UE.

ETF podkreśla, że takie prawa związkowe, jak prawo do organizowania się czy do podejmowania akcji protestacyjnej są sednem standardów pracy. ETF wyraża swoje wyjątkowe zaniepokojenie, że podważa się je pod przykrywką „swobodnego rynku wewnętrznego”. Dialog społeczny i układy zbiorowe będą bez znaczenia i będą stanowiły jedynie zasłonę dymną, jeżeli nie zostanie zagwarantowane stosowanie tych standardów.

Przyszłe działania ETF

ETF będzie promować swoją propozycję realizacji „zrównoważonego transportu” we wszystkich europejskich instytucjach i w europejskim dialogu społecznym.

ETF proponuje stworzenie na szczeblu europejskim centrum monitoringu społecznego i ochrony środowiska dla różnych typów transportu, które oprócz obserwacji sektora będzie mogło proponować działania, łącznie z inicjatywami legislacyjnymi, gdy cele „zrównoważenia transportu” będą zagrożone.

ETF będzie dyskutować z organizacjami pracodawców o ich strategii „zrównoważonego transportu” w celu wspólnego oszacowania ewentualnych negatywnych społecznych skutków przekształceń w sektorze. Będzie również dyskutować ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, na przykład z organizacjami pozarządowymi i politykami, w celu podniesienia świadomości relacji zachodzących między równowagą ekologiczną i społeczną w sektorze transportu.

Federacja będzie również kontynuować proces TRUST (Trade Union Vision on Sustainable Transport), który zainicjował międzysektorową dyskusję wśród jej członków. Dyskusja będzie poszerzona o takie tematy jak „zmiany klimatu a transport” lub „jak promować transport intermodalny?”. Będzie również wzmacniać dyskusję ze swoimi afiliantami na szczeblu krajowym w celu wspierania rozwoju uzupełniających polityk krajowych.

Do uchwały kongresowej dołączono szczegółowy wykaz celów i zadań dla poszczególnych sekcji branżowych ETF za wyjątkiem Sekcji Rybackiej. Sprawom rybołówstwa poświęcono bowiem osobną uchwałę.

H.S.

III Kongres ETF

Strategia ETF na rzecz zrównoważonego rybołówstwa

Dyskutując na strategię ETF w różnych sektorach, delegaci na Kongres uznali, że rybołówstwu należy poświęcić specjalną uwagę, wyrażającą się również przyjęciem osobnej uchwały. Przedstawiamy omówienie uchwały Kongresu pod tym samym tytułem.

W porównaniu z innymi obszarami działalności gospodarczej, europejskie rybołówstwo jest sektorem stosunkowo małym, zarówno pod względem znaczenia ekonomicznego, jak i wielkości zatrudnienia. Jest ono jednak sektorem specyficznym. Zatrudnienie w rybołówstwie koncentruje się głównie w obszarach nadmorskich, które bardzo często są silnie ekonomicznie zależne od rybołówstwa. Sektor połowowy ma również wpływ na zatrudnienie pośrednie, przede wszystkim w obszarze przetwórstwa ryb czy handlu. Ponadto pełni ważną rolę w dostawie żywności, a wpływ produktów rybnych na zdrowe odżywianie jest powszechnie znany. Rosnący popyt na ryby powoduje, że Unia Europejska jest silnie uzależniona od importu. W tej sytuacji ETF domaga się spójnej i długoterminowej strategii dla zapewnienia, że sektor ten będzie zrównoważony zarówno pod względem ekonomicznym i społecznym, jak i ochrony środowiska.

Pomimo relatywnie małego znaczenia ekonomicznego, działalność połowowa często jest ośrodkiem zainteresowania i celem masowych kampanii obrońców środowiska naturalnego, które przedstawiają rybaków jako grabieżców niszczących naturalne zasoby mórz i oceanów.

Ten negatywny obraz sektora musi oczywiście ulec zmianie. Europejskie rybołówstwo jest jednym z najbardziej „uregulowanych” sektorów i w przeciwieństwie do powszechnego mniemania rybacy nie są grabieżcami bez szacunku dla zasobów naturalnych. Ponadto w ostatnich dekadach świadomość konieczności ochrony środowiska naturalnego uległa wyraźnej poprawie. Jest to również skutkiem restrykcji i narzędzi prawnych zastosowanych w rybołówstwie.

Mimo tego europejskie rybołówstwo nie osiągnęło zamierzonego, podstawowego celu reformy Wspólnej Polityki Rybołówstwa z roku 2002, jakim było osiągnięcie trwałej równowagi sektora.

Analizując wymiar ekonomiczny rybołówstwa ETF uważa, że istnieje wiele przyczyn, które powodują, że sektor ten nie jest zrównoważony. Jedną z głównych jest struktura rynku produktów rybnych. Powoduje ona, że przeważająca część wartości produktów rybnych, jakie trafiają do konsumenta, powstaje już po pierwszej sprzedaży z burty statku. Tylko niewielka część tej wartości trafia do rybaków. W ten sposób sektor połowowy ma

bardzo ograniczone możliwości refundowania zmieniających się kosztów własnych poprzez zmianę cen pierwszej sprzedaży. Ma to bardzo negatywny wpływ na możliwości inwestycji związanych z poprawą bezpieczeństwa i warunków pracy rybaków oraz na ich wynagrodzenia, gdyż większość z nich wynagradzanych jest poprzez udział w wartości sprzedaży.

Inną ważną przyczyną w wymiarze ekonomicznym są instrumenty finansowe (poprzednio FIFG, a aktualnie EFF). Przeznaczone na pomoc w restrukturyzacji floty, wymuszanej ograniczeniami połowowymi, nie w pełni spełniły swoją rolę, a dodatkowo zwiększyły zależność niektórych segmentów sektora od środków publicznych. Trend ten powinien być zatrzymany w przygotowywanej aktualnie rewizji Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE, która wejdzie w życie prawdopodobnie w roku 2013. Należy przerwać ten zakłęty krąg na stałe uzależniający przedsiębiorstwa rybackie od zewnętrznych środków finansowych. Pomoc powinna być zapewniona nie tylko na redukcję floty, ale przede wszystkim na jej modernizację, umożliwiającą sprostać wymogom otoczenia oraz na poprawę bezpieczeństwa i warunków pracy.

FIFG - Financial Instruments for Fisheries Guidance (Finansowe Instrumenty Kierowania Rybołówstwem). Działający do roku 2006 fundusz strukturalny, pozwalający na dofinansowanie różnych programów związanych z działaniami w ramach Wspólnej Polityki Rybackiej.

EFF - European Fisheries Fund (EFR - Europejski Fundusz Rybacki). Działający od roku 2007 fundusz strukturalny, pozwalający na finansowanie działań na rzecz zrównoważonego rozwoju sektora rybołówstwa, obszarów zależnych głównie od rybołówstwa, a także rybactwa śródlądowego. Rozporządzenie Rady Nr 1198/2006 ustanawiające EFF określa też szczegółowe zasady korzystania z tego funduszu.

Ekonomiczne problemy strukturalne nie służą oczywiście poprawie wyników sektora również w wymiarze społecznym. W dotychczasowej Wspólnej Polityce Rybołówstwa nie docenia się ważności czynnika ludzkiego i nie uwzględnia się we właściwej proporcji wymiaru społecznego. Dzięki kampaniom i apelom związkowców, zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim, padały ze strony pracodawców i administracji deklaracje o dobrej woli, jednak w dalszym ciągu warunki pracy w rybołówstwie należą do najgorszych w Europie i w ostatniej dekadzie nie zanotowano istotnych zmian.

Czego oczekuje ETF?

ETF oczekuje, aby sprawy socjalne włączone zostały do zakresu głównych działań w obszarze polityki rybackiej, a wymiar społeczny był uznany jako fundamentalny dla takiej polityki na równi z wymiarem ekonomicznym i ochroną środowiska.

Jednym z przykładów może być ciągły brak określenia wspólnotowych, ramowych zasad certyfikacji. Konsekwencją tego jest niemożność korzystania przez rybaków z jednego z fundamentalnych praw, jakim jest prawo do swobodnej migracji i podejmowania pracy w dowolnym kraju członkowskim UE. Powoduje to również, że w niektórych krajach Wspólnoty istnieją poważne trudności w obsadzie etatowej niektórych stanowisk na statkach rybackich.

Ponadto ciągły zawód rybaka jest jednym z najniebezpieczniejszych zawodów na świecie, dlatego ETF będzie popierać każde działanie mające na celu poprawę warunków pracy rybaków. ETF ubolewa również, że żaden z planowanych w tej dziedzinie instrumentów prawnych nie wszedł w życie. Za jedno z najpilniejszych należy uznać wejście w życie przepisów dotyczących zbierania danych o wypadkach. Konieczne są również rozwiązania prawne dotyczące małych statków rybackich, do których dotychczasowe przepisy BHP nie mają zastosowania. Aktualnie obowiązujące akty prawne w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy wymagają uaktualnienia, a ich wdrażanie w życie powinno być ściślej monitorowane.

Kolejnym ważnym problemem jest dość powszechnie stosowany partowy system wynagradzania rybaków. Ponieważ istnieje niewielka możliwość wpływania na ceny pierwszej sprzedaży, system oparty na udziale rybaków w wartości połowów powoduje nacisk na zwiększanie ilości odławianych ryb. Konsekwencją tego z kolei jest nadmierne wydłużanie czasu pracy, oszczędzanie na kosztach połowów, w tym głównie na bezpieczeństwie i warunkach pracy, czy minimalizowanie obsady etatowej. Niebezpiecznym jest również „samozatrudnienie” rybaków, co z kolei powoduje wykluczenie ich z systemów zabezpieczeń społecznych. Niektóre systemy płacowe uwzględniają udział rybaków w kosztach połowów, zdejmując tym samym część odpowiedzialności w tym zakresie z właścicieli statków czy przedsiębiorstw. Nie są oni natomiast beneficjentami bezpośredniej pomocy finansowej, która zazwyczaj kierowana jest do przedsiębiorców.

W tej sytuacji ETF pragnie utworzenia ramowego, unijnego systemu zapewniającego rybakom prawo do płacy minimalnej i dostępu do systemów bezpieczeństwa socjalnego.

Inną sprawą, o którą zabiega ETF, jest ochrona na szczeblu unijnym rybaków z krajów trzecich, zatrudnionych na statkach połowiających na wodach unijnych lub zawijających do unijnych portów. Dotychczas brak na szczeblu UE przepisów dotyczących naruszania praw człowieka czy praw pracowniczych.

W obszarze ochrony środowiska ETF zauważa, że dokonano znaczącego postępu, przynajmniej na poziomie legislacji. Jedną z najważniejszych spraw jest wyeliminowanie nielegalnych, nieuregulowanych i nierejestrowanych połowów (IUU fishing - illegal, unregulated and unreported fishing) oraz poprawienie systemu kontroli, a także doprowadzenie do współpracy państw członkowskich w celu opracowania strategii na rzecz wyeliminowania odrzutów. Mimo że regulacje prawne w dalszym ciągu czekają na pełne wdrożenie, należy uznać, że jest to krok w dobrym kierunku. Poza tym szybka ratyfikacja i wejście w życie konwencji MOP Nr 188 z 2007 roku, dotyczącej pracy w rybołówstwie, pomoże w przyszłości w walce z nielegalnymi połowami, jak również zapewni poprawę warunków dla rybaków spoza UE.



foto - www.itf.org.uk

foto - M. Kumiszczka

Trwałość i równowaga sektora rybołówstwa zależy również od wzajemnego oddziaływania z innymi rodzajami działalności gospodarczej. Z tego powodu ETF będzie w dalszym ciągu wspierał tworzenie zintegrowanej polityki morskiej. Pomoże ona zminimalizować niezgodności i nakładanie się różnych działalności poprzez ułatwienie dialogu i wymianę doświadczeń między różnymi, związanymi z morzem sektorami. Niestety, osiągnięcie rzeczywistych i skutecznych powiązań między różnymi morskimi działaniami jest jeszcze ciągle przed nami.

ETF wzywa do utworzenia wspólnej platformy partnerów społecznych i administracji, zajmujących się sprawami socjalnymi, i zmierzania się z problemami będącymi udziałem niektórych, związanych z morzem sektorów, a szczególnie szkoleniem, kwalifikacjami i rekrutacją.

Zrównoważenie musi być również wiodącą zasadą europejskiej zewnętrznej polityki rybackiej. Działanie unijnej floty na wodach poza UE na podstawie umów rybackich musi być oparte na pełnym poszanowaniu praw lokalnych społeczności i pracowników na wodach „przyjaznych” dla środowiska naturalnego i reprezentować takie same zasady, jakie mają zastosowanie na wodach Wspólnoty.

Włączanie klauzul socjalnych, które wynegocjowali europejscy partnerzy społeczni, do umów rybackich stanowi poważny krok w kierunku uznania praw lokalnych rybaków i realnej wartości ich pracy, jednak nie daje pełnych efektów. ETF dąży do prawnego wzmocnienia tych klauzul poprzez ich lepsze zdefiniowanie oraz sprawienie, aby ochrona praw pracowniczych była warunkiem „sine qua non” przy zawieraniu zewnętrznych umów rybackich.

H.S.

III Kongres ETF**Budowanie silnych związków zawodowych**

Wyzwania, przed jakimi stają związki zawodowe, szczególnie związki transportowców, powodują, że pilną koniecznością jest wzmocnienie ich siły, pozwalającej na skuteczne działanie w bardzo niesprzyjającym w ostatnim czasie otoczeniu.

Uczestnicy Kongresu ETF uznali, że sprawie tej należy poświęcić osobną uchwałę. Przedstawiamy omówienie uchwały nr 3, pod tytułem „Budowanie silnych związków zawodowych” w przekonaniu, że wiele diagnoz, opinii i stwierdzeń zawartych w treści uchwały doskonale odzwierciedla również problemy, z jakimi borykamy się na naszym krajowym „podwórku”.

Atak na Europejski Model Socjalny

Europa przechodzi okres rosnącej presji na prawa pracownicze i socjalne, łącznie z rozpowszechnianiem się dumpingu socjalnego i płacowego, atakami na związki zawodowe i ekspansją polityki neo-liberalnej. Wymaga to jasnej i stanowczej odpowiedzi europejskich związków zawodowych.

Aktualny światowy kryzys ekonomiczny i finansowy ma również wpływ na rzeczywistą gospodarkę oraz powoduje poważne zagrożenia i w wielu przypadkach realną utratę miejsc pracy.

Wśród priorytetów w działaniach afiliantów ETF ochrona miejsc pracy jest najważniejsza. Nadszedł czas, aby sprawdzić odpowiedzialność naszych rządów. Z jednej strony nic nie zrobiono, gdy większość banków osiągała niebotyczne zyski, często kosztem oszczędności w zatrudnieniu czy kosztem funduszy emerytalnych, z drugiej strony nagle znalazły się miliardy na pomoc dla zapadającego się systemu bankowego. Innymi słowy, nieliczni nabijali sobie portfele zyskami, a teraz rządy są zmuszone nacionalizować straty.

Ruch związkowy musi przejść do ofensywy i zażądać, aby znalazła się taka sama pomoc dla ochrony miejsc pracy, standardów życia pracowników i podniesienie ich płac.

Załamanie finansowe nadeszło w czasie, gdy europejski ruch związkowy został skonfrontowany z serią orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (sprawy: Viking, Laval/Vaxholm itp.), jakie swoimi konsekwencjami wykraczają daleko poza przypadki czy kraje, których dotyczą. Opierając się na interpretacji Traktatu, Europejski Trybunał Sprawiedliwości - chociaż uznał prawo do strajku - zauważył jednak, że działania czy legislacja, mające na celu zapewnienie równego traktowania pracowników i ochronę przed dumpingiem socjalnym, stoją w sprzeczności z Traktatem, gdyż utrudniają swobodę przepływu czy zakładania działalności gospodarczej na terenie Unii

Europejskiej. Tym samym niespodziewanie powiedziano nam, że wolność ekonomiczna powinna mieć pierwszeństwo przed fundamentalnymi prawami społecznymi.

Komisja Europejska promuje proces liberalizacji transportu argumentując, że uczyni to transport tańszym, a tym samym korzystniejszym dla klientów. Argumenty o likwidacji monopolu, usuwaniu barier czy zapewnieniu tańszych usług są w praktyce nie do utrzymania. Życie pokazuje nam, że dotychczasowe monopole publiczne (państwowe czy samorządowe) są zastępowane wielonarodowymi, przy jednoczesnej redukcji zatrudnienia, wzroście cen dla konsumentów, niższej jakości świadczonych usług, i jednocześnie obciążają krajowe budżety. Pod pretekstem nowej organizacji rynku, z dostawami „na czas” i bez magazynów, następuje rozwój „bezwstydných” form niepewnego zatrudnienia, czyli w postaci „rynku usług transportowych”. Pracownicy wynagradzani od kilometra lub od paczki są dobrym przykładem, jak biznes rozumie ideę „współczesnej organizacji pracy”.

Ruch związkowy powinien być dumny z tego, co w zakresie opieki państwa osiągnięto w latach po II Wojnie Światowej. Poprzez osiągnięcie równowagi sił zanotowano ogromny postęp społeczny. Nawet jeśli ta równowaga została obecnie naruszona, a Europejski Model Socjalny jest pod silną presją i narażony na neo-liberalne ataki, prawdą jest, że Europa Zachodnia jest najbardziej na świecie zaawansowanym regionem pod względem ochrony socjalnej i praw związkowych. Musimy sobie jednak zadać pytanie: na jak długo? Presja „w dół” podważa cały system.

Kluczowymi filarami Europejskiego Modelu Socjalnego są umowy zbiorowe, prawo do akcji i dialog społeczny (współpraca dwu- i trójstronna). Jednakże szala przechyliła się bardzo mocno na korzyść pracodawców. Zaczynają oni atakować nawet to, co wcześniej zaakceptowali w negocjacjach i umowach ze związkami zawodowymi. ETF w dalszym ciągu ma zamiar uczestniczyć w dialogu społecznym, ale to, co możemy osiągnąć przy stole negocjacyjnym z pracodawcami, zależy od siły, jaką możemy zmobilizować w zakładach pracy i w społeczeństwie. Naszym głównym celem zatem jest wzmocnienie naszych związków zawodowych i mobilizacja odpowiednich sił społecznych do przechylenia szali na stronę społeczną.

Wzmacnianie siły związków zawodowych

Ważność transportu i transportowców dla funkcjonowania globalizującej się przy pomocy łańcucha transportowego gospodarki musi być dostrzegana przez wszystkich, zaczynając od związków zawodowych transportowców. Pracodawcy są oczywiście świadomi słabości i zagrożeń, będących rezultatem działalności na global-

nym rynku. Z tego powodu związki zawodowe transportowców są głównym celem w ich strategiach dotyczących liberalizacji i deregulacji rynku.

Aby odpowiednio zareagować na wyzwania, przed jakimi stoją afilijanci ETF, konieczne jest najlepsze z możliwych użycie wszystkich dostępnych narzędzi dla ochrony i polepszenia warunków pracy i życia swoich członków.

Pierwszym zadaniem, które związki muszą sobie postawić, to jest wzrost „uzwiązkowienia” sektora transportu. Jeżeli chcemy skutecznie zachować równowagę sił, zadanie to powinno być centralnym punktem jakichkolwiek strategii zwiększania siły związków zawodowych. Niestety, w okresie od poprzedniego Kongresu zauważany jest ogólny spadek ilości członków.

Czas kryzysu i utraty miejsc pracy powinien być traktowany przez związki również jako sprzyjająca okoliczność. Jest to moment dla przewartościowania naszych wymagań dotyczących polityk zrównoważenia, ale również jako poszerzenie możliwości rekrutacji, organizowania się i interweniowania bliżej stanowisk pracy.

Poszerzanie wpływów związków zawodowych

Jak już wspomniano, średni poziom członkostwa związkowego w transporcie jest niski, a dodatkowo zauważamy trend spadkowy. Najistotniejsze w czasie kryzysu jest organizowanie pracowników nie należących do żadnego związku zawodowego oraz posiadających „niepewne” zatrudnienie. Mogą oni postrzegać związki zawodowe nie tylko jako organizację walczącą o zachowanie miejsc pracy, ale również jako drogę do zahamowania wzrostu bezrobocia, które z kolei wywołuje nacisk na obniżanie zarobków pracujących.

Promocja zatrudnienia kobiet w sektorze transportu, połączona z lepszą integracją płci wyrażaną w układach zbiorowych, to również narzędzie, które powinno być przez afiliantów poważnie brane pod uwagę. W transporcie istnieje spory potencjał wzrostu zatrudnienia kobiet.

Zwrócenie się w stronę młodych pracowników transportu będzie wymagało nowych form, być może mniej sformalizowanych, aby zwiększyć ich uczestnictwo w życiu związkowym. Młodzi pracownicy to nie tylko przyszłość związków zawodowych, to również przyszłość transportu. Coraz częściej słysząc o braku atrakcyjności zawodów związanych z transportem. Związki zawodowe muszą umieć wsłuchiwać się w oczekiwania młodych ludzi. Ważnym jest również włączanie ich jako obywateli w ogólniejsze działania ruchu związkowego, poszerzając w ten sposób obszary wspólnych interesów.

Rośnie w Europie liczba pracowników migrujących. Są to nie tylko pracownicy nie będący członkami żadnych związków zawodowych, ale również tych, których związki zawodowe w macierzystych krajach nie mają możliwości reprezentowania ich interesów za granicą. Niektórzy afi-

lianci wypracowali własne doświadczenia w działaniach na rzecz pracowników migrujących. Jedni idą w kierunku rekrutacji do związków działających w kraju, gdzie pracują, inni natomiast skupiają się na kluczowych punktach przepływu pracowników czy centrach, w których dostępna jest szeroka informacja w głównych językach pracowników migrujących.

Coraz większego znaczenia nabierają pracownicy szczebla zarządzania i specjaliści, tym bardziej, że w ostatnich latach liczba specjalistów istotnie się zwiększyła. Zrozumienie specyficznych oczekiwań tej grupy pracowników pozwoli związkom zawodowym nie tylko „zagospodarować” ten rosnący segment siły roboczej, ale również promować lepsze zrozumienie między różnymi rodzajami pracowników w tej samej firmie czy w transporcie w ogóle.

Innym obszarem, gdzie obserwujemy małą aktywność związkową jest logistyka. Wiele do zrobienia w tym sektorze jest w takich dziedzinach, jak prawa podstawowe, czas pracy, odpowiednie szkolenia itp., gdzie tylko silne związki zawodowe mogą mieć realny wpływ na pozytywne dla pracowników zmiany.

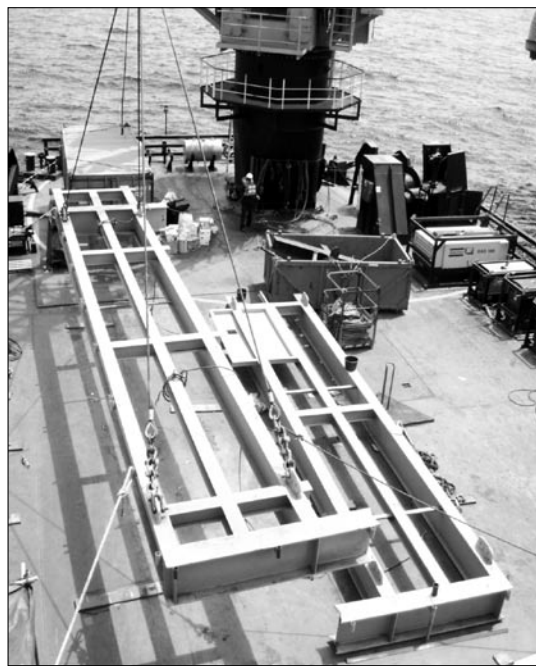


foto - W. Boguń

Aby sprostać tym wszystkim problemom ETF ma zamiar podjąć konkretne działania, które będą się skupiać na następujących kierunkach:

- Komitet Kobiet ETF będzie w dalszym ciągu realizować przyjęty przez siebie plan działania, ze szczególnym uwzględnieniem wniosków wynikających ze spotkań z różnymi Sekcjami w sprawach związanych z równością płci;
- ETF włączy sprawy organizowania pracowników nie należących do związków zawodowych do prowadzonych przez siebie projektów w zakresie informowania i szkolenia oraz określi kluczowe sektory i regiony wymagające szybkich interwencji;

- W roku 2011 ETF zorganizuje Konferencję Młodych Europejskich Pracowników Transportu. Okazją do wzmożonej aktywności będą przygotowania do Konferencji;
- ETF będzie także współpracował z afiliantami w opracowywaniu kampanii informacyjnych dla pracowników transportu we wspólnie uzgodnionych strategicznych miejscach.

Promowanie współpracy trans-granicznej

Ważną dziedziną w rozwijaniu siły związków zawodowych jest wzrost współpracy trans-granicznej. Rosnąca ilość firm międzynarodowych, które zdominowały kluczowe rynki i osie transportowe, powoduje konieczność dodatkowej koordynacji działań związków zawodowych i intensywniejszej wymiany informacji. W ramach Strategii Globalnego Organizowania się, przyjętej przez ITF w roku 2006 na kongresie w Durbanie, ETF ma kluczową rolę do odegrania, odkąd najbardziej globalni operatorzy przejawiają znaczącą działalność na całym europejskim kontynencie.

Szczególne uwagi musi być poświęcone osiom i korytarzom transportowym, gdzie koordynacyjna rola ETF może zracjonalizować działania, rozłożyć koszty tych działań i zwiększyć swoją widoczność wśród pracowników transportu.

Idea trans-granicznego członkostwa była już wielokrotnie, przy różnych okazjach, dyskutowana i można dostrzec możliwości różnych dróg „obejścia” trudności w organizowaniu się transportowców w ich krajach pochodzenia, choćby tylko tymczasowo.

Innym z kolei obszarem, którym ETF musi się zająć wspólnie z afiliantami, jest koordynacja spraw związanych z układami zbiorowymi, ze szczególnym uwzględnieniem przedsiębiorstw wielonarodowych. Najistotniejsza dla związków zawodowych, budujących swoje strategie w sprawach systemów płacowych, jest wymiana informacji o prowadzonych przez innych pracach i ewentualnych osiągnięciach w tej materii. Pewne doświadczenia już istnieją w sektorze kolejnictwa i inne sekcje mogą je wykorzystywać.

W tej sytuacji ETF będzie kontynuować bliską współpracę z ITF w sprawach dotyczących globalnych operatorów i przedsiębiorstw wielonarodowych w kontakcie z sieciami globalnych związków zawodowych tam, gdzie one już są.

Istniejące już opracowania i badania zostaną wykorzystane do identyfikacji i wspomagania priorytetowych prac na szczeblu europejskim w obszarach osi i korytarzy transportowych, zawsze jednak w bliskiej współpracy z afiliantami w poszczególnych krajach.

Dyskusje na temat członkostwa trans-granicznego czy koordynacji w zakresie układów zbiorowych powinny się odbywać również na szczeblu poszczególnych sekcji. Celem tych dyskusji będzie określenie modelu, który najlepiej ma służyć obronie pracowników transportu przy zakładanym wzroście siły związków zawodowych.

Europejski, sektorowy dialog społeczny

ETF uczestniczy obecnie w pracach sześciu sektorowych komitetów dialogu społecznego i potwierdza, że ma zamiar dalej w tym dialogu brać udział, gdyż są to najlepsze miejsca, gdzie można skutecznie walczyć o prawa pracownicze. Zbyt często jednak spotykamy się ze strony pracodawców z brakiem mandatu lub brakiem woli do uczestnictwa w istotnych negocjacjach.

Należy powtórzyć, że tylko silne związki zawodowe będą w stanie wymusić na pracodawcach udział w rzeczywistych negocjacjach na temat poprawy warunków pracy i życia pracowników.

Nie tracąc z oczu konieczności budowania siły związków zawodowych ETF będzie w dalszym ciągu dążyć do osiągnięcia pozytywnych ustaleń w istniejących sektorowych komitetach dialogu społecznego oraz będzie próbować ustanowić podobny komitet w sektorze prac portowych.

Obrona praw związkowych

W obliczu obecnej fali ataków na prawa pracownicze i związkowe ETF musi być w czołówce europejskiego ruchu związkowego, który odrzuca jakiegokolwiek kompromisy w sprawach fundamentalnych praw i zasad. ETF będzie współpracować z ITF, ETUC i innymi europejskimi federacjami, mając na względzie ochronę i wzmocnienie Europejskiego Modelu Socjalnego, będzie walczyć z dalszą deregulacją i eliminowaniem zbiorowych praw socjalnych.

Silny ETF

Siła ETF bierze się z siły jej członków. Tak jak afilianci na szczeblu krajowym, tak i ETF będzie skuteczny w roli reprezentanta swoich członków na szczeblu europejskim, jeżeli w tej roli będzie poważnie traktowany i będzie mógł zachować równowagę sił w stosunku do różnych instytucji i organizacji pracodawców. Ponad 70% prawodawstwa krajowego ma ścisły związek z prawem tworzoną w Unii Europejskiej. Czy w tej sytuacji możemy nie doceniać wagi posiadania silnej reprezentacji w Brukseli?

ETF nie będzie organizacją, która urządza jedynie spotkania, ale organizacją walczącą. Opisane obszary działań wymagają aktywnego uczestnictwa wszystkich afiliantów i Sekretariatu. Wymagają też nowych form pracy i komunikacji, nowej postawy i woli podejmowania działań. Aby sprostać potrzebom i oczekiwaniom afiliantów, musi być przeprowadzona poważna debata na temat priorytetów.

Silny ETF będzie zbudowany na bazie silnych związków z większymi zasobami zarówno ludzkimi, jak i finansowymi. Będą one miały wpływ na wzmocnienie ETF poprzez swoją krajową aktywność i zdolność angażowania się w walkę o wspólne cele na szczeblu europejskim.

H.S.

III Kongres ETF**Podstawowe prawa pracownicze
a wolność ekonomiczna**

Międzynarodowa Organizacja Pracy dzięki swej trójstronnej strukturze, włączając nie tylko partnerów społecznych, ale również rządy, może ustalać minimalne standardy w różnych sektorach przemysłowych. Dzięki minimalnemu charakterowi tych standardów, instrumenty które MOP przyjmuje, tworzą bazę, poniżej której nie powinno zejść żadne państwo członkowskie.

W Unii Europejskiej narasta tendencja ograniczania uprawnień państw członkowskich do aktywnego dążenia w ciałach międzynarodowych. Pod zrozumiętym pretekstem wzmocnienia koordynacyjnej roli UE wzrasta jednak zaniepokojenie co do tego, jak daleko Unia może ograniczać gotowość swoich członków do prac nad poprawą globalnych ram prawnych, dotyczących standardów bezpieczeństwa, spraw socjalnych, pracy i ochrony środowiska.

Z drugiej strony, jak to jest możliwe, że jeżeli wszystkie państwa członkowskie i kandydujące ratyfikowały podstawowe konwencje MOP dotyczące standardów pracy, włączając w to również te dotyczące wolności do stowarzyszania się, umów zbiorowych i prawa do strajku, Komisja Europejska upiera się przy konfrontacji fundamentalnych praw pracowniczych i socjalnych z możliwymi skutkami, jakie mogą one mieć dla tak zwanej „wolności rynkowej”.

Międzynarodowa Organizacja Pracy powstała w 1919 roku, po wyniszczającej wojnie, w celu zrealizowania wizji opartej na przesłance, że powszechny, trwały pokój może być zbudowany tylko wtedy, gdy jest oparty na godnym traktowaniu ludzi pracujących. Od 1946 roku MOP stał się wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Używając terminów prawniczych można powiedzieć, że istnieje „hierarchia źródeł prawa”. Oznacza to, że wyrażna kolejność ważności określana jest w tekstach prawnych. Prawo krajowe przeważa nad prawem regionalnym, a regionalne nad lokalnym. Stosując takie same rozumowanie w skali globalnej możemy stwierdzić, że prawa o zasięgu globalnym mają przewagę nad europejskimi. Biorąc pod uwagę taką hierarchię źródeł prawa – która jest powszechnie przyjęta – jest zrozumiałe, że korzystniejsze zasady mogą być zawsze wprowadzone na różnych (również regionalnych) szczeblach.

Przy wielu okazjach Komisja Europejska podejmowała inicjatywę i proponowała włączenie konwencji MOP i innych organizacji międzynarodowych do ram prawnych Wspólnoty. Tak było również w przypadku umów partnerów społecznych, konkretnie w sektorze morskim, gdzie przetransponowano konwencje MOP na dyrektywy UE z pełnym wsparciem Komisji. Jednakże przy innych

okazjach Komisja odmawia utożsamiania się z już uzgodnionymi instrumentami prawnymi, jak to było z apelami portowców o zgodę na ratyfikację przez państwa członkowskie konwencji MOP 137 i 152, dotyczących pracy w portach. Komisja argumentowała, że konwencje te stoją w sprzeczności z rynkową wolnością świadczenia usług i prowadzenia przedsiębiorstw. Jest kompletnie nie do zaakceptowania fakt, że konwencje MOP, będące rezultatem wieloletnich, trójstronnych negocjacji, nie są uznawane przez Komisję Europejską za bezdyskusyjne powszechne minimalne wzorce.



foto - M. Kumiszczka

Ostatnie cztery orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości mogą spowodować poważne negatywne reperkusje dla praw pracowniczych i socjalnych w całej Europie. Postawieni wobec możliwych sprzeczności między orzeczeniami Trybunału a instrumentami MOP, które mogą być „złamane”, niektórzy w Komisji Europejskiej stwierdzają wprost, że prawodawstwo Wspólnoty stoi ponad konwencjami MOP, konkretnie możliwe jest naruszenie konwencji MOP nr 98 o wolności stowarzyszania się i zawierania układów zbiorowych. Sytuacja jest straszna. Europejski ruch związkowy jest systemowo atakowany, a prawa pracownicze są upośledzane. Aby prawa pracownicze mogły być formalnie zabezpieczone, potrzebne są długoterminowe rozwiązania dotyczące zmian europejskiego prawa.

W osobnej uchwale (nr 13) Kongres uznaje, że ostatnie orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości są istotnym atakiem na prawa do strajku i zawierania układów zbiorowych. Orzeczenia te, wykorzystując przepisy o „wolności przemieszczania się”, pozbawiają istoty koncepcję Europy Socjalnej i umniejszają możliwości ochrony pracowników przez związki zawodowe.

Od 2007 roku wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej ratyfikowały osiem podstawowych konwencji MOP, stanowiących jądro standardów pracy. Są to:

- eliminacja pracy przymusowej (konwencje 29 i 105);
- wolność stowarzyszania się (konwencje 87 i 98);
- zakaz dyskryminacji (konwencje 100 i 111);
- zniesienie pracy dzieci (konwencje 138 i 182).

ETF domaga się, aby Komisja Europejska podjęła wszelkie możliwe kroki, aby zapewnić, że całość unijnego prawa jest w zgodzie przynajmniej z fundamentalnymi konwencjami MOP, bez pogarszania zasady stosowania najkorzystniejszych przepisów i bez klauzul regresyjnych.

ETF domaga się również, aby wszystkie konwencje dotyczące transportu i rybołówstwa były traktowane jako absolutne minima, które nie mogą być kwestionowane przez unijną legislację. Konieczna koordynacja działań państw członkowskich UE w regionalnych i międzynarodowych organizacjach nie może być używana do uniemożliwiania poszczególnym państwom przedstawiania korzystniejszych propozycji w zakresie bezpieczeństwa, praw socjalnych czy ochrony pracowników.

ETF żąda stosowania się do konwencji MOP. Międzynarodowa Organizacja Pracy uznaje prawo do strajku jako prawo podstawowe. **„Prawo do strajku jest jedną z zasadniczych metod, za pomocą której pracownicy i ich organizacje mogą legalnie promować i bronić swych interesów socjalnych i ekonomicznych. Nie można narzucać ograniczeń na akcje strajkowe za wyjątkiem najistotniejszych, w ścisłym tego słowa znaczeniu, usług w takich obszarach jak zagrożenie życia, indywidualne bezpieczeństwo czy zdrowie publiczne”.** Strajki w transporcie nie powodują takich zagrożeń.

ETF zdecydowanie wspiera inicjatywę ETUC (Europejska Konfederacja Związków Zawodowych) włączenia do Traktatu ustanawiającego Unię Europejską „Protokołu Rozwoju Społecznego”. Protokół ten powinien skutecznie podporządkować wolność ekonomiczną określoną w Traktacie prawom socjalnym i pracowniczym. Do uchwały załączono projekt takiego protokołu.

ETF wzywa do rewizji dyrektywy w sprawie pracowników delegowanych w celu jasnego określenia, że nigdy nie może ona oznaczać obniżenia ochrony pracowników delegowanych, a raczej wzmocnienie podstawowej zasady „równa płaca za równą pracę” oraz że pierwszeństwo mają przepisy i zasady obowiązujące w kraju gospodarza.

ETF domaga się utworzenia „Europejskiego Obserwatorium Socjalnego” w celu oceniania wprowadzania w ży-

cie prawodawstwa socjalnego, monitorowania skutków promowania wysokiego poziomu zatrudnienia, gwarancji ochrony socjalnej, walki z wykluczeniem społecznym, wysokiego poziomu nauczania, ochrony zdrowia i protokołu rozwoju społecznego.

H.S.



foto - Ireneusz Leszka

Oświadczenie w sprawie Kolumbii

Kongres ETF na spotkaniu w Ponta Delgada w dniach 27 - 29 maja 2009 r.;

Mając świadomość, że Kolumbia to najniebezpieczniejsze miejsce na świecie dla bycia związkowcem, a aktywiści i członkowie związków zawodowych codziennie spotykają się z morderstwami i represjami;

Wiedząc, że Unia Europejska jest w trakcie negocjacji umowy o wolnym handlu z aktualnym reżimem, który pozwala, aby ataki na członków związków zawodowych pozostawały bezkarne;

Deklaruje pełną solidarność z kolumbijskim ruchem związkowym łącznie ze związkami transportowców oraz wspiera ich wezwanie do niezawierania umowy o wolnym handlu między UE a rządem Alvaro Uribe bez włączenia do niej klauzul społecznych gwarantujących wolność zrzeszania się, co ma pełne poparcie kolumbijskiego ruchu związkowego;

Wzywa ETF razem z ETUC do wywarcia presji na Komisję Europejską, aby sprzeciwiła się zawarciu jakiegokolwiek umowy, która nie spełnia oczekiwań kolumbijskich związków zawodowych;

Wzywa ITF do ścisłej współpracy z kolumbijskimi związkami zawodowymi w celu wsparcia ich walki i podniesienia świadomości wśród jego europejskich afiliantów o konieczności praktycznej solidarności ze związkami w Kolumbii i innych krajach, gdzie związki zawodowe spotykają się z atakami.

Przyjęto na Kongresie ETF w dniu 29 maja 2009 r.

III Kongres ETF

Nowe władze Europejskiej Federacji Transportowców wybrane na Kongresie w maju 2009 roku

KOMITET ZARZĄDZAJĄCY

Przewodniczący	Graham Stevenson	Wielka Brytania
Wiceprzewodniczący	Alexander Kirchner	Niemcy
Wiceprzewodniczący	Brigitta Paas	Holandia
Członek	Jacek Cegielski	Polska
Członek	Enrique Fossoul	Hiszpania
Członek	Per Østvold	Norwegia
Sekretarz Generalny ITF	David Cockroft	Wielka Brytania
Sekretarz Generalny ETF	Eduardo Chagas	Portugalia

KOMITET WYKONAWCZY**Grupy regionalne**

Wilhelm Haberzettl	Austria	Josef Maurer	Czechy
Erhard Ott	Niemcy	Szilard Karacsony	Węgry
Alexander Kirchner	Niemcy	Jacek Cegielski	Polska
Giorgio Tuti	Szwajcaria	Brian Orrell	Wielka Brytania
Jean-Claude Thümmel	Luksemburg	Bob Crow	Wielka Brytania
Jan Villadsen	Dania	Michael Halpenny	Irlandia
Timo Rätty	Finlandia	Miguel Angel Cillero	Hiszpania
Per Østvold	Norwegia	Enrique Fossoul	Hiszpania
Tomas Abrahamsson	Szwecja	José Duarte	Portugalia
Lars Lindgren	Szwecja	Ion Radoi	Rumunia
Serge Piteljon	Belgia	Rozen Zarkov	Bułgaria
Michel Claes	Belgia	Ekaterina Yordanova	Bułgaria
Joël Le Coq	Francja	Igors Pavlovs	Łotwa
Christian Joncert	Francja	Petras Bekezha	Litwa
Brigita Paas	Holandia	Dalibor Petrovic	Chorwacja
Stamatis Chalvatzis	Grecja	Sasa Milosevic	Czarnogóra
John Halas	Grecja	Igor Pavlov	Rosja
Remo Di Fiore	Włochy	Vadym Tkachov	Ukraina
Franco Nasso	Włochy		

Reprezentantki kobiet w Komitecie Wykonawczym

Bernadette Geuillmyn	Belgia	Liliane Debêche	Francja
Katarina Mindum	Chorwacja	Helga Petersen	Niemcy
Satu Silta	Finlandia	Elena Rodriguez Viota	Hiszpania

Załoga statku „FAIR ONE” porzucona w GDYNI

W poprzednim wydaniu „Biuletynu Morskiego” pisaliśmy o planie porzuć statków i załóg. Wśród przykładów wymieniliśmy przypadek statku „Fair One” porzuconego wraz z załogą w Gdyni. Przedstawiamy dzisiaj więcej szczegółów tego przypadku w relacji inspektora ITF w Gdyni, Andrzeja Kościka.

W listopadzie 2008 roku statek „FAIR ONE” bandery Dominiki wszedł do portu Gdynia. Miesiąc później, w grudniu 2008 roku członkowie załogi z Ukrainy i z Rosji poinformowali mnie, że rosyjski armator nie wypłaca terminowo i zalega z wypłatą wynagrodzeń. Niestety, załoga nie chciała podpisać autoryzacji dla ITF-u i nie zdecydowała się przekazać sprawy roszczeń do sądu. Żywność, woda i paliwo były jeszcze na statku w dostatecznej ilości. Na początku nowego roku cierpliwość załogi się skończyła i wówczas marynarze chcieli pomocy ITF-u. W tej sytuacji zaproponowałem załodze skierowanie sprawy bezpośrednio do prawnika, który mógłby w imieniu załogi złożyć stosowny pozew do sądu polskiego w celu zabezpieczenia ich roszczeń. Członkowie załogi odpowiedzieli mi, że muszą się zastanowić i ostatecznie ich zgody nie otrzymałem. Na pisemne wezwania do zapłaty zaległych wynagrodzeń armator statku nie odpowiadał. W rezultacie braku wypłaty wynagrodzeń większość członków załogi wyjechała do domu do Rosji i na Ukrainę. Wówczas koszty repatriacji zostały jeszcze pokryte przez armatora/agenta statku. Wg niepotwierdzonych informacji kilku marynarzy, którzy powrócili wcześniej do domu, otrzymało tylko część swoich zaległych wynagrodzeń. Następnie, ku mojemu zdziwieniu, na statek przybyli nowi członkowie załogi, którzy nie wiedzieli nic o problemach armatora. Nie zostali oni poinformowani przez agencje pośredniczące z Rosji i z Ukrainy, które skierowały ich do pracy do Polski na ten statek, że armator statku ma poważne kłopoty finansowe i nie wypłacał poprzedniej załodze wynagrodzeń za pracę.

Dotychczasowo armator lub agent przysyłał dla załogi niewielkie pieniądze na zakup żywności. Jednak z każdym miesiącem dostawy żywności i dostawy pieniędzy na żywność były coraz bardziej nieterminowe.

W lipcu 2009 roku polski agent statku wypowiedział zlecenie agencyjne z powodu zwłoki w płatnościach i nie opłacania opłat portowych. W rezultacie decyzji agenta port wstrzymał dostawę wody i prądu na statek. W tej sytuacji pisemnie interweniowałem do Kapitanatu Portu, Port State Control, „Dalmor” S.A., Sanepidu oraz pisemnie poinformowałem konsulaty Rosji i Ukrainy w Polsce o trudnej sytuacji ostatnich 3 członków załogi: II oficer – Rosjanin, III mechanik – Rosjanin i kucharz – Ukra-

iniec i poprosiłem o pomoc - cytat: „...*Obecna sytuacja załogi wymaga pilnej interwencji i pomocy...Mając na uwadze bezpieczeństwo i podstawowe prawa marynarzy zwracam się do Pana Konsula z gorącą prośbą o podjęcie możliwych działań w celu dopomożenia załodze statku „FAIR ONE”.*”

W rezultacie moich pisemnych wystąpień na statek przywrócono dostawę prądu i wody.

Z konsulatu Rosji i Ukrainy w Polsce nie otrzymałem żadnej informacji o jakiegokolwiek pomocy.

W czasie braków żywności na statku pieniądze na zakup żywności załoga otrzymywała od Ojca Edwarda Pracza - Duszpasterza Ludzi Morza z Gdyni, który sprawował nad marynarzami opiekę materialną i duchową.

Z uwagi na brak jakichkolwiek perspektyw ostatni członkowie załogi postanowili powrócić do miejsca zamieszkania, do Rosji i na Ukrainę. Straż Graniczna, uznając wyjątkowość sytuacji - statek nie miał agenta, po spełnieniu wszystkich formalności prawnych przychyliła się do mojej prośby i zgodziła się na wydanie stosownych dokumentów dla marynarzy, umożliwiających im przekroczenie granicy i powrót do domu - do Rosji i na Ukrainę. W lipcu 2009 roku do Rosji wyjechał II oficer, natomiast ostatni członkowie załogi, II mechanik i kucharz, wyjechali do Rosji i na Ukrainę w październiku 2009 roku. Koszty repatriacji i wiz dla w/w członków załogi zostały pokryte przez Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „S”, Rosyjski Związek Zawodowy Marynarzy i Portową Radę Opiekuńczą w Gdyni.

Warto również odnotować, że na moją prośbę dn. 20.10.2009 roku konsulat Ukrainy w Polsce wypłacił dla kucharza z Ukrainy pomoc/zapomogę socjalną w wysokości 25,0 USD w związku z jego trudną sytuacją materialną i jego powrotem na Ukrainę. O sytuacji porzuconych marynarzy i o podejmowanych przeze mnie działaniach na bieżąco informowałem przedsiębiorstwa, organizacje, instytucje morskie oraz środki masowego przekazu. Stosowne pisma w sprawie trudnej sytuacji załogi kierowałem między innymi do: Port State Control, Dyspozytora portu Gdynia, „Dalmor” S.A., Straży Granicznej Gdynia, Konsulatów Rosji i Ukrainy w Polsce oraz do agencji pośredniczącej w zatrudnieniu marynarzy i do menedżera statku w Rosji.

Ostatecznie II oficer, III mechanik i kucharz nie otrzymali swoich zaległych wynagrodzeń. Roszczenia marynarzy dotyczące zaległych wynagrodzeń nie zostały zabezpieczone w sądzie. Obecnie, tj. od dnia 21.10.2009 roku, statek „FAIR ONE” cumuje w porcie Gdynia - Dalmor S.A. bez załogi z Rosji i Ukrainy.

Andrzej Kościć

Konwencja o unikaniu podwójnego opodatkowania między Polską i Norwegią

9 września 2009 roku podpisano Konwencję między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Norwegii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu. Dotychczas obowiązywała w tym zakresie umowa między Polską i Norwegią z roku 1977.



foto - P. Caban

W interesujących nas sprawach, a mianowicie opodatkowania marynarzy, w porównaniu do dotychczas obowiązującej umowy nastąpiła istotna zmiana. Upraszczając, dotychczas całość dochodów osiągniętych z pracy na statkach zarządzanych przez norweskich armatorów była zwolniona z opodatkowania w Polsce. W nowej konwencji przewidziano, że całość dochodów uzyskanych z pracy

na statkach zarejestrowanych w Norweskim Międzynarodowym Rejestrze Statków (NIS) będzie opodatkowana jedynie w Polsce.

Zasada ta jest sprzeczna z oficjalnymi deklaracjami Rządu, że będzie renegocjował wszystkie umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania z krajami Europejskiego Obszaru Gospodarczego (Unia Europejska plus Norwegia, Islandia i Lichtenstein) w kierunku wprowadzenia jednolitej zasady, że dochody z pracy najemnej w tych krajach przez polskich obywateli będą zwolnione od opodatkowania w Polsce. Jako rozwiązanie przejściowe wprowadzono w roku 2008 do ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych zmiany pozwalające na odliczenie od podatku kwot, które mogłyby być nie zapłacone, gdyby do dochodów w danym kraju zastosowano metodę wyłączenia ich z opodatkowania.

Czy podatek od dochodów z pracy na statkach pod banderą NIS będzie można odliczyć? „Zdania uczonych” są podzielone. Problem ten skierowaliśmy do ekspertyzy. Do czasu zamknięcia numeru nie znamy jeszcze jej wyników.

Konwencja jest w chwili obecnej w trakcie procesu ratyfikacji. Na początku lutego 2010 r. będzie nad ustawą, zezwalającą na ratyfikację, dyskutował Senat, a potem Konwencja trafi do Prezydenta RP, który ją ratyfikuje. Mamy nadzieję, że do tego czasu sprawa znajdzie pozytywne (dla marynarzy) rozwiązanie..

Henryk Stachowiak

W Sejmie o komercjalizacji PŻM

Na posiedzeniu w dniu 2 grudnia 2009 r., sejmowa Komisja Skarbu Państwa wysłuchała informacji na temat prywatyzacji Polskiej Żeglugi Morskiej oraz przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

Informację przedstawili: sekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa - Jan Bury oraz podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury - Anna Wypych-Namietko.

W nadzorze właścicielskim Ministerstwa Skarbu Państwa znajduje się 14 przedsiębiorstw m.in. Zarządy Morskich Portów w Szczecinie, Gdańsku, Gdyni, Polska Żegluga Bałtycka, Dalmor oraz Polski Rejestr Statków S.A. W dziewięciu z nich prowadzone są procesy prywatyzacyjne. Zarządy Morskich Portów i PRS S.A. nie są przeznaczone do prywatyzacji.

Przedsiębiorstwo Państwowe PŻM również nie jest objęte procesem prywatyzacji. Zgodnie z ustawą o komercjalizacji i prywatyzacji, PŻM - będąc przedsiębiorstwem państwowym wykonującym działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu morskiego - jest wyłączone spod możliwej komercjalizacji.

W dyskusji wiele uwagi poświęcono zapowiadanemu projektowi ustawy o zasadach wykonywania niektórych uprawnień Skarbu Państwa, który uwzględnia wprowadzenie zmian do ustawy o przedsiębiorstwie państwowym, jak i uchylenie obecnej ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji. Umożliwiłoby to realizację dwóch koncepcji dalszego funkcjonowania PŻM:

- niedokonywanie zmiany formy prawnej PŻM, zwiększona zostałaby jedynie kontrola organu założycielskiego nad majątkiem przedsiębiorstwa;
- przeprowadzenie komercjalizacji PŻM w celu prywatyzacji.

Propozycje te wzbudziły wiele wątpliwości wśród niektórych posłów i przedstawicieli PŻM. Minister Jan Bury poinformował, że prace legislacyjne nie zostały zakończone i decyzja o wyborze przedstawionych koncepcji funkcjonowania PŻM nie została jeszcze podjęta.

(hs)

źródło - www.sejm.gov.pl

Zintegrowana Polityka Morska UE po dwóch latach

Dokładnie dwa lata po opublikowaniu komunikatu Komisji Europejskiej pod nazwą „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” - tak zwanej „niebieskiej księgi” - łącznie z planem działania, Komisja przedstawiła w październiku 2009 Radzie, Parlamentowi Europejskiemu, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu oraz Komitetowi Regionów „Sprawozdanie z postępu prac w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej UE” [KOM(2009)540 wersja ostateczna].

Spośród 65 działań określonych w planie działania, 56 działań zostało rozpoczętych lub zakończonych (głównie w postaci aktów prawnych Komisji lub Rady). W odniesieniu do 9 działań podjęto różne inicjatywy, ale nie przyjęto jeszcze żadnych oficjalnych dokumentów.

Niebieska księga i plan działania zostały sporządzone w zupełnie odmiennych warunkach gospodarczych. Kryzys nie oszczędził również gospodarki morskiej, dlatego w sprawozdaniu, poza wskazaniem dotychczasowych osiągnięć, określono także obszary, w których będzie wymagane dalsze działanie.

Przewodniczący Komisji Europejskiej José Manuel Barroso stwierdził: „Stworzenie ambitnej zintegrowanej polityki morskiej jest głównym osiągnięciem obecnej Komisji. Jest to również wyzwanie dla następnej Komisji. Polityka morska stanowi nieodzowny element zrównoważonej polityki w zakresie klimatu i energii. Uważam, że nasze dotychczasowe osiągnięcia mogą stać się podwaliną dalszych działań podejmowanych z energią i przekonaniem”.

Komentując sprawozdanie, unijny komisarz ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa Joe Borg powiedział: „Chociaż zintegrowana polityka morska powstała dopiero niedawno, udało jej się już zmienić sposób, w jaki Europa gospodaruje zasobami morskimi, jak również przyczyniła się do wzrostu zainteresowania kwestiami morskimi. Początki zintegrowanej polityki morskiej są znakomite - powinno zmotywować nas to do jeszcze odważniejszych kroków w przyszłości. Powinniśmy podejmować nowatorskie, wspólne działania na rzecz środowiska morskiego, gospodarki morskiej i bezpieczeństwa na morzu”.

Instrumenty międzysektorowe

W niebieskiej księdze zwrócono uwagę na konieczność wprowadzenia międzysektorowych instrumentów dotyczących planowania przestrzennego, zintegrowanego nadzoru oraz pogłębiania wiedzy o morzu.

Wzmocniona działalność na europejskich morzach prowadzi nieuchronnie do coraz większej konkurencji o korzystanie z przestrzeni morskiej. Planowanie przestrzenne obszarów morskich to podstawowy instrument równowagi interesów sektorowych i osiągnięcia zrównoważo-

nego wykorzystania zasobów morskich. W 2008 roku Komisja Europejska przyjęła „Mapę drogową na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich: opracowanie wspólnych zasad w UE” [KOM(2008) 791].

Rosnąca potrzeba wykrywania, śledzenia, przechwytywania i kontrolowania niezgodnej z prawem działalności na morzu, zapobiegania wypadkom morskim, wykrywania nielegalnych zrzutów olejów, monitorowania działalności połowowej i ochrony środowiska powoduje, że integracja nadzoru morskiego na szczeblu unijnym powinna doprowadzić do większej skuteczności działań i zmniejszenia kosztów operacyjnych. Potencjalne oszczędności na poziomie UE są znaczne. Problem integracji nadzoru morskiego jest dość delikatnej natury. Komisja Europejska zbadała prawne aspekty integracji oraz we współpracy z Europejską Agencją Obrony i Sztabem Wojskowym Unii Europejskiej przeprowadziła przegląd aktualnej sytuacji. Opierając się na dotychczasowych pracach opublikowany został komunikat zatytułowany „W kierunku integracji nadzoru morskiego: Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE” [KOM(2009) 538]. Obecnie organy odpowiedzialne za poszczególne sektory w państwach członkowskich, które monitorują i nadzorują działania na morzu, zbierają informację niezależnie od swoich odpowiedników. Umożliwienie wymiany tych danych sprawiłoby, że działania nadzorcze stałyby się skuteczniejsze i tańsze. Stwarza to jednak pewne wyzwania natury technicznej i prawnej oraz związane z bezpieczeństwem. Korzyści z takiego systemu odnieśliby różni użytkownicy, jak organy kontroli granicznej, sektor rybołówstwa i transportu morskiego, organy celne czy organy obrony. Uzyskanie wyraźniejszego obrazu sytuacji na morzu przyczyni się do wzrostu ich skuteczności.

Jednym z najistotniejszych międzysektorowych instrumentów jest baza wiedzy o morzu. Dotychczas wiedza ta jest bardzo rozproszona i charakteryzuje się niską opłacalnością. Zgodnie z zapowiedzią, tworzona jest Europejska Sieć Informacji i Obserwacji Środowiska Morskiego (EMODNET). Jej głównym celem jest zmniejszenie niepewności wiedzy o morzach oraz zmniejszenie kosztów operacyjnych podczas korzystania z tej wiedzy. Istniejące bazy danych i programy obserwacyjne wymagają oceny pod kątem zasięgu i częstotliwości zbierania danych. Dane spływające z różnych źródeł należy tak skonsolidować, aby były wyczerpujące oraz dostępne jako narzędzie służące lepszemu zarządzaniu.

Działania w ramach polityk sektorowych

Plan działania przewidywał działania sektorowe we wszystkich ważniejszych obszarach polityki związanych z morzami, takich jak transport, środowisko, rybołów-

stwo, energia, przemysł, zatrudnienie, badania naukowe, stosunki zewnętrzne itp. Szczególną uwagę poświęcono przyjęciu zintegrowanego podejścia, wypracowania powiązań między różnymi sektorami, identyfikowaniu synergii czy zmniejszaniu niespójności. W odniesieniu do niektórych sektorów podjęto istotne inicjatywy o zintegrowanym ukierunkowaniu.

Jedną z takich inicjatyw jest strategia na rzecz badań morskich. We wrześniu 2008 r. Komisja Europejska opublikowała komunikat pod tytułem „Europejska strategia na rzecz badań morskich. Wykorzystanie spójnych ram Europejskiej Przestrzeni Badawczej jako wsparcia dla zrównoważonego wykorzystania mórz i oceanów” [KOM(2008) 534 wersja ostateczna]. Strategia ta stanowi działanie na rzecz utworzenia europejskiej przestrzeni badawczej promującej doskonałość naukową i rozwój innowacji, zarówno poprzez lepszą integrację prowadzonych prac badawczych, jak i przez rozwijanie nowych zdolności w wielodyscyplinarnym zakresie nauk.

Drugim dokumentem, stanowiącym niejako filar zintegrowanej polityki morskiej w dziedzinie ochrony środowiska jest dyrektywa 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 roku ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej).

W środowiskową strategię morską doskonale wpisuje się reformowana obecnie po raz kolejny Wspólna Polityka Rybołówstwa, o czym pisaliśmy w poprzednim numerze naszego biuletynu.

Kolejnym dokumentem jest opublikowany w listopadzie 2008 roku komunikat Komisji w sprawie morskiej energii wiatrowej [KOM(2008) 768 wersja ostateczna]. W komunikacie tym określono jakie problemy należy rozwiązać w celu wykorzystania potencjału morskiej energii wiatrowej. Podstawowym elementem jest tutaj wykorzystanie morskiego planowania przestrzennego.

W sektorze transportu morskiego, na początku 2009 roku Komisja Europejska opublikowała dwa komunikaty. Jeden z nich to komunikat zatytułowany „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.” [KOM(2009) 8 wersja ostateczna]. Strategia ta określa główne obszary, w których działania UE wzmocnią konkurencyjność sektora. Drugi komunikat zatytułowany jest „Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier” [KOM(2009) 10 wersja ostateczna]. Przedstawione w nim środki, głównie w zakresie kontroli celnej i sanitarnej wymagają wysokiego stopnia współpracy międzysektorowej. Zastosowanie ich uprości i przyspieszy procedury administracyjne związane z transportem morskim między portami położonymi w Unii Europejskiej a tym samym wpłynie na rozwój żeglugi bliskiego zasięgu w Europie.

Jednym z ważniejszych dokumentów przyjętych w roku 2009 jest Dyrektywa 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. Dyrektywa ta wdraża umowę zawartą między ECSA (Stowa-

rzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej) a ETF (Europejska Federacja Transportowców) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (MLC). Umowa ta wprowadza do prawa wspólnotowego konwencję MLC i jednocześnie zmienia Dyrektywę 1999/63/WE dotyczącą czasu pracy marynarzy. Dyrektywa ta, a właściwie jej załącznik, wejdzie w życie jednocześnie z wejściem w życie Konwencji MLC.

Inne, zaproponowane przez Komisję Europejską inicjatywy sektorowe związane z gospodarką morską, lub dotyczące innych sektorów lecz mające wymiar morski wymienione są w dokumencie roboczym uzupełniającym sprawozdanie Komisji [SEC(2009) 1343 final].

Strategie regionalne

Ekosystemy i gospodarki europejskich basenów morskich są bardzo zróżnicowane. Dlatego w odniesieniu do wdrażania zintegrowanej polityki morskiej Komisja Europejska przyjęła podejście oparte na basenie morskim przyjmując, że każdy region morski jest unikalny i wymaga indywidualnego podejścia.

W czerwcu 2009 roku Komisja przedstawiła strategię UE dla regionu Morza Bałtyckiego [KOM(2009) 248 wersja ostateczna]. Jest to pierwsza w UE strategia makroregionalna i jest pierwszym krokiem w kierunku regionalnego wdrażania zintegrowanej polityki morskiej. Jej realizacja pozwoli na sprostanie wyzwaniom w regionie nie tylko dzięki wzmocnionej koordynacji wewnętrznej w państwach członkowskich, lecz także dzięki sieciom transgranicznym i dobrej współpracy z Rosją.

Trwają prace nad innymi strategiami regionalnymi. Komunikat „Unia Europejska a region arktyczny” przedstawia szczegółowe wnioski mające na celu ochronę i zachowanie środowiska Arktyki w zgodzie z jej mieszkańcami, działania na rzecz zrównoważonego wykorzystania zasobów i poprawę wielostronnego zarządzania. O tym komunikacie pisaliśmy w naszym Biuletynie Morskim nr 4/2008.

Kolejny komunikat Komisji pod tytułem: „W kierunku zintegrowanej polityki morskiej zmierzającej do lepszego zarządzania Morzem Śródziemnym” [KOM(2009) 466 wersja ostateczna] wskazuje na sposoby utworzenia zintegrowanej polityki morskiej w złożonej sytuacji politycznej panującej w tym regionie. Regionem tym można zarządzać tylko poprzez wzmocniony dialog i współpracę między państwami członkowskimi UE a państwami nie należącymi do Unii Europejskiej.

Wymiar międzynarodowy

Komisja opublikowała również dokument strategiczny określający, w jaki sposób UE może wywierać silniejszy wpływ na arenie międzynarodowej, przyczyniając się do wzmocnienia globalnego zarządzania morzami i oceanami. W dokumencie tym określono szereg obszarów wymagających rozwiązań międzynarodowych, takich jak ochrona różnorodności biologicznej, zmiany klimatu,

bezpieczeństwo i ochrona na morzu, warunki pracy na statkach czy badania morskie. Dokonano również przeglądu dostępnych instrumentów na szczeblu międzynarodowym, regionalnym czy krajów sąsiadujących, aby umożliwić realizację działań strategicznych i priorytetowych mających na celu ustanowienie zrównoważonej gospodarki morskiej na poziomie globalnym.

Szerzej o tym dokumencie piszemy w innym miejscu tego wydania biuletynu, przedstawiając jednocześnie stanowisko Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wobec niektórych szczegółowych zapisów zawartych w dokumencie.

Perspektywy i wizja przyszłości

Obszary morskie odczuwają szczególnie zarówno wpływ klimatu jak i kryzysu gospodarczego. Oceany mają znaczny wpływ na klimat, a przemysł morski był zawsze siłą napędową globalizacji i dobrobytu. Dlatego ważne jest zoptymalizowanie działań władz publicznych na morzach i dalsze badanie synergii. Komisja uważa, że cele te zostaną najlepiej osiągnięte dzięki łącznym postępom w sześciu strategicznych kierunkach:

- integracja zarządzania morskiego: instytucje UE, państwa członkowskie i regiony przybrzeżne są szczególnie odpowiedzialne za zapewnienie integracji politycznej i przyjęcie spójnych powiązanych programów dotyczących spraw związanych z morzem. Należy stworzyć skuteczne struktury współpracy międzysektorowej i konsultacji z zainteresowanymi stronami, aby jak najlepiej wykorzystać synergie polityk sektorowych mających wpływ na kwestie związane z morzem;
- opracowanie przekrojowych instrumentów politycznych: planowanie przestrzenne obszarów morskich, wyczerpująca wiedza i dane dotyczące mórz oraz zintegrowany nadzór morski;
- określenie granic działań związanych z morzem w celu zagwarantowania zrównoważonego rozwoju: w ramach dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej oznacza to, że działania takie można podejmować dopiero po rozważeniu ich łącznych skutków dla środowiska morskiego;
- opracowanie strategii regionalnych w basenach morskich: priorytety i instrumenty polityczne dotyczące kwestii związanych z morzem należy dostosować do specyficznych geofizycznych, ekonomicznych i politycznych warunków panujących w głównych basenach morskich Europy;
- opracowanie międzynarodowego wymiaru zintegrowanej polityki morskiej: wiodąca pozycja UE w światowych kwestiach związanych z morzem, z uwzględnieniem zmian klimatu i zachowania różnorodności biologicznej w środowisku morskim, przyniesie znaczne korzyści w stosunkach wielostronnych i dwustronnych;
- ponowny nacisk na zrównoważony wzrost gospodarczy, zatrudnienie i innowacje: UE powinna stworzyć

spójny, wyczerpujący program gospodarki morskiej, uwzględniający dążenie do rozwoju wewnątrz-europejskiego transportu morskiego, stymulowanie inwestycji w statki pływające pod banderami UE, rozwój projektu dotyczącego statków ekologicznych, powiązanie polityki morskiej z polityką unijną w zakresie energii i zmian klimatu, oraz zapewniając pełne uwzględnienie obszarów morskich i nadbrzeżnych w debacie na temat polityki spójności regionalnej.

Komisja Europejska deklaruje, że w roku 2010 opublikowany zostanie szczegółowy dokument polityczny omawiający powyższe sześć kierunków działań.

Oczekiwania Rady

Nad sprawozdaniem Komisji dyskutowała w dniach 16 - 17 listopada 2009 r. unijna Rada ds. Ogólnych i Stosunków Zewnętrznych. Odnotowano postępy w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej, jakie udało się osiągnąć w ostatnich dwóch latach i potwierdzono jednocześnie zintegrowaną koncepcję polityki morskiej.

Rada wezwała Komisję do zachowania dynamiki, jednocześnie wskazała na potrzebę rozszerzenia potencjału gospodarczego wszystkich gałęzi gospodarki morskiej, poprawy skuteczności działań morskich na szczeblu rządowym oraz tworzenie synergii przez jednoczesne dążenie do wzrostu gospodarczego, stabilności środowiska oraz zapewnienia głębokiego wymiaru społecznego działalności morskiej.

W swych konkluzjach rada wymienia ponadto szereg możliwych dróg realizacji zintegrowanej polityki morskiej w przyszłości. Wśród nich znalazło się opracowanie strategii na rzecz wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju, rozwijanie inicjatyw w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich, przedstawianie propozycji rozwiązań dotyczących zarządzania badaniamiorskimi w celu nadania większego znaczenia wiedzy naukowej w procesie podejmowania decyzji oraz dalsze działania na rzecz zintegrowanego nadzoru morskiego. W szczególności Rada apeluje o dopracowanie koncepcji strategii dla poszczególnych basenów morskich w oparciu o niedawne prace Komisji dotyczące basenów Oceanu Arktycznego, Bałtyku i Morza Śródziemnego i z rozszerzeniem o nowe regiony.

Komisarz Borg powiedział: „Nieustanne poparcie Rady dla sprawy zintegrowanego podejścia do polityki morskiej wydaje się najlepszą gwarancją powodzenia pierwszego etapu zintegrowanej polityki morskiej. Możemy już przenieść debatę nad tym jakże ambitnym dążeniem na kolejny poziom. W odpowiedzi na postulaty Rady dokona się teraz dalsze rozszerzenie zintegrowanej polityki morskiej, co pozwoli nam zmierzyć się z wyzwaniem w dziedzinie mórz i wybrzeży europejskich w perspektywie średnio- i długoterminowej oraz ze szczególnym uwzględnieniem kwestii dotyczących wzrostu gospodarczego, miejsc pracy wysokiej jakości, ochrony środowiska i bezpieczeństwa, a także dobrobytu obywateli”.

H.S.

KSMMiR opiniuje**Międzynarodowy wymiar zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej**

W październiku 2009 roku Komisja Europejska opublikowała komunikat [KOM(2009)536] do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pod tytułem: „Rozwój międzynarodowego wymiaru zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej”. Do komunikatu tego swoje stanowisko przygotowywał Rząd RP. W ramach konsultacji społecznych poproszono nas o wyrażenie opinii. Poniżej przedstawiamy nasze stanowisko.

Po raz kolejny w dokumentach Komisji Europejskiej dotyczących gospodarki morskiej (i nie tylko) przejawia się podejście „neo-liberalne”. W rozdziale zatytułowanym „Najważniejsze aspekty wpisania unijnej platformy w ramy międzynarodowej gospodarki morskiej” aspektów społecznych nie uznano za „najważniejsze”. Praktycznie całkowicie pominięto wymiar społeczny polityki, której realizacja będzie miała niezwykle istotny wpływ na społeczność zamieszkującą nie tylko regiony nadmorskie. Szacuje się, że na obszarach oddalonych od wybrzeży morskich nie więcej niż 50 km zamieszkuje blisko połowa obywateli państw unijnych.

W naszej opinii, wysłanej do Ministerstwa Infrastruktury pisaliśmy: *„Uważamy, że aspekt społeczny powinien być w komunikacie rozszerzony i bardziej skonkretyzowany. Słusznie zauważono, że przestrzeganie norm międzynarodowych ma kluczowe znaczenie zarówno dla uczciwej konkurencji, jak i sprawiedliwości społecznej. Samo „propagowanie” warunków pracy zgodnych z uznanymi normami międzynarodowymi jeszcze nic nie mówi. W komunikacie KE powinny znaleźć się zapisy mówiące, w jaki sposób UE ma zamiar te godne warunki propagować. Można by tutaj odnieść się do konwencji UNCLOS (konwencja ONZ o prawie morza) oraz rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ w sprawie tzw. „rzeczywistych powiązań” („genuine links”) armatorów i państwa bandery w aspekcie art. 94 konwencji UNCLOS”.*

Artykuł 94 konwencji określa szczegółowo obowiązki państwa bandery. Niestety praktycznie żadne państwo „wygodnych” bander, z różnych przyczyn nie spełnia tych obowiązków, a brak prawnych możliwości ich wyegzekwowania. Stąd wieloletnie już starania ITF o stworzenie prawnych podstaw do zdefiniowania i wymuszania realizacji właśnie owych „rzeczywistych” powiązań statku czy armatora z państwem, którego banderę podnosi. W działaniach tych widzimy pole do popisu dla Unii Europejskiej, dlatego w dalszej części naszej opinii pisaliśmy:

„W dziale „Zarządzanie międzynarodowe oparte na rządach prawa” słusznie zauważono, że konieczne jest określenie jasnych reguł gry, powszechnie przyjętych i łatwych do egzekwowania”. Niestety w tym miejscu komunikat odnosi się jedynie do coraz bardziej eksploatowanych i obciążonych światowych ekosystemów morskich. Autorzy komunikatu nie zauważają w dalszym ciągu wymiaru pracowniczego czy ogólniej - społecznego. Kierunek działań wydaje się jednak słuszny, dlatego w opinii naszej piszemy: „(...) uważamy, że Unia Europejska powinna wspierać nie tylko przystąpienie do tej konwencji (UNCLOS - przyp. red.) wszystkich partnerów światowych, lecz również powinna być inicjatorem niezbędnych zmian w przepisach międzynarodowych”.

Od pewnego czasu zauważamy niebezpieczną, naszym zdaniem, tendencję do zmuszania państw członkowskich do przyjmowania jednolitego stanowiska całej Unii Europejskiej w różnych międzynarodowych organizacjach. Pisaliśmy już o tym opiniując założenia polityki Morskiej RP. W komunikacie komisji zasada ta, w rozdziale zatytułowanym „Agenda polityczna UE”, została wprowadzona oficjalnie. Nie negując korzyści, jakie płyną z jednolitego stanowiska UE w wielu sprawach, zauważyć jednak należy również pewne niebezpieczeństwa.

Po pierwsze, zasada taka jest pewnym krokiem w kierunku federacyjnej Europy i dalszego ograniczania suwerenności państw członkowskich (wprowadzanego „tylnymi drzwiami”), w czym wychodzi dalej niż traktat Lizboński. Z drugiej strony jednak, konieczność każdorazowego uzgadniania wspólnego stanowiska utrudnia sam proces decyzyjny, co budzi niepokój również w ETF, czemu dano wyraz w niektórych uchwałach z III Kongresu Federacji. W opinii naszej pisaliśmy między innymi: *„Niepokój budzi sformułowanie punktu (1) tego rozdziału, który brzmi: „wzmocnienie własnego znaczenia jako partnera na arenie międzynarodowej, poprzez zwiększone i ujednolicone uczestnictwo w forach międzynarodowych, z poszanowaniem zasady jedności w reprezentowaniu UE na zewnątrz”. Uważamy, że w tym miejscu powinno znaleźć się zastrzeżenie, że „ujednolicone” stanowiska i poszanowanie zasady „jedności” powinno być poprzedzone przyjęciem takiego stanowiska przez państwa członkowskie Unii zgodnie z przyjętymi procedurami. Pozostawienie treści zapisu proponowanego przez Komisję Europejską w tym komunikacie może być pretekstem do wymuszania stanowiska państw członkowskich w różnych organizacjach międzynarodowych (np. IMO,) nie zawsze ściśle zgodnych z ich interesami.”*

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” ORGANIZA-
CJA MIĘDZYZAKŁADOWA
MARYNARZY I RYBAKÓW**

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel. (0-58) 621 8541

fax (0-58) 661 2035

e-mail: marynarz@nms.org.pl

www.marynarz.org.pl

MKZ NSZZ „S” PŻM

pl. Rodła 8

70-419 SZCZECIN

tel. Przewodniczący (0-91) 359 4085

tel. Sekretariat (0-91) 359 4078

(0-91) 359 4079

tel./fax (0-91) 359 4084

e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S” „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

Zatoka Adeńska – wspomnienia z rejsu

Ostatnio wiele pisaliśmy o piractwie. Plaga ta niestety wciąż jest groźna.

Istnieje wiele metod na zmniejszenie ryzyka ataku. Od wyznaczania specjalnych korytarzy przejścia statków z częstszymi patrolami okrętów wojennych i konwojami, do zabezpieczania samych statków. Przedstawiamy wspomnienia naszego kolegi z niedawnego rejsu przez Zatokę Adeńską.

Rejon Zatoki Adeńskiej i wybrzeża Somalii uważany jest obecnie za najgroźniejszy pod względem piractwa morskiego. Według ostatniego kwartalnego raportu IMB (International Maritime Bureau) z października, w tym roku doszło już do 306 wypadków, z których 168 wydarzyło się w rejonie Somalii. Piraci somalijscy porwali 32 statki, a kolejne 85 jednostek zostało ostrzelanych; łącznie przetrzymywano 533 członków załóg. Z tego względu część kompanii postanowiła zmienić trasy swoich statków, kierując je wokół Przylądka Dobrej Nadziei, jednak Zatoka Adeńska, jako część kluczowego szlaku handlowego, nadal pozostaje rejonem o dużej intensywności ruchu. W związku z obecną sytuacją utworzony został specjalny korytarz, kontrolowany przez siły międzynarodowe, a przechodzące przez niego statki łączone są w konwoje i eskortowane przez okręty wojenne. Każdy konwój ma określoną prędkość tranzytową, tak by wszystkie statki mogły dostosować się do odpowiedniej grupy i nadążyć za nią w trakcie przejścia przez rejon zagrożenia. Jednakże, pomimo pomocy sił zbrojnych, jednostki operujące na tych wodach powinny przedsięwziąć środki bezpieczeństwa, by zminimalizować ryzyko ataku i porwania. Opracowywane są coraz to nowsze elementy i sposoby ochrony statku oraz jego załogi; niektóre kompanie decydują się nawet na wynajem specjalnie uzbrojonych ochroniarzy, przebywających na pokładzie w trakcie przejścia przez Zatokę.

Również nasza załoga musiała przygotować własny, stutrzydziestometrowy gazowiec, przewożący propylen z Płd. Korei do Niemiec, kiedy okazało się, że trasa będzie przebiegać właśnie przez Zatokę Adeńską. Wiedzieliśmy, że ze względu na małą prędkość, niską wolną burtę i rodzaj statku będziemy stanowić wyśmienity cel dla somalijskich piratów, gdyż to właśnie takie statki były najczęściej atakowane i porywane. Poza tym okres monsunów na Oceanie Indyjskim dobiegł już końca. Oznaczało to lepszą pogodę, mniejsze falowanie, a co za tym szło - zwiększenie ruchu małych łodzi pirackich i nasilenie ataków. Przygotowania rozpoczęliśmy wychodząc z Cieśniny Malacca na wody Oceanu Indyjskiego. Pogoda nam sprzyjała, więc wszystkie zabezpieczenia mogły być odpowiednio i na czas przygotowane. Część elementów, takich jak druty, dostarczono nam wcześniej na burtę,

jednak inne zabezpieczenia konstruowaliśmy z dostępnych na statku części. Do wzmocnienia burt użyliśmy zaskieków z rolowanego drutu żyłkowego, rozciągniętego w dwóch warstwach wzdłuż burt. Wyższa warstwa była wysunięta ponad pokład poza burtę za pomocą wcześniej przygotowanych wsporników tak, że dostęp z wody był niemożliwy. Wszystkie schody były zabarykadowane przeszkodami, na których również rozciągnięte były zaskieki z drutu. Wszelkie miejsca dostępu do nadbudówki, relingi na wyższych pokładach oraz drabinki zasłonięte były drutem żyłkowym. Nadbudówka została całkowicie odcięta od reszty pokładu głównego za pomocą krat ze stalowych gretingów, rozciągających się w poprzek burt oraz zabezpieczonych drutem żyłkowym. Na burtach i rufie statku zamocowane zostały węże ppoż. Skierowane były one w stronę wody tak, by utrudnić wejście na pokład, aktywowane z mostka tworzyły kurtynę wodną wzdłuż statku. Na pokładzie mieliśmy również rozstawionych „specjalnie wynajętych ochroniarzy”, za których posłużyły nam manekiny wykonane z kombinizonów ratunkowych oraz paru szczotek. Z pokładu usunięto wszelkie luźne przedmioty, które mogłyby być użyte do wyłamania zabezpieczeń, bulaje w nadbudówce zamknięto stalowymi pokrywami, a wszystkie drzwi zostały zaryglowane od wewnątrz. Często zdarza się, iż piraci ostrzeliwują mostek, by nakłonić załogę do zatrzymania statku. Używają wtedy karabinów maszynowych oraz ręcznych granatników przeciwpancernych. Z tego względu mostek również został wzmocniony dodatkowymi płytami drewnianymi i stalowymi, chroniącymi przed ewentualnym ostrzałem. Cały statek został podzielony na trzy strefy oporu. Pierwsza strefa to pokład z zabezpieczeniami; drugą strefę stanowiła zaryglowana nadbudówka. Na wypadek, gdyby zabezpieczenia pokładu, a potem zamknięta nadbudówka zostały sforsowane, istniała jeszcze ostatnia - trzecia strefa. Stworzyliśmy bowiem specjalny punkt zborny, zwany „Cytadelą”. Stanowiła ona bezpieczne i skuteczne schronienie z kolejnymi zabezpieczeniami dostępu oraz środkami łączności, dzięki którym byliśmy w stanie w sposób ciągły wzywać pomocy i komunikować się z okrętami wojennymi, gdyby piraci byli już na pokładzie statku. Oczywiście oprócz ochrony musieliśmy pamiętać też o bezpieczeństwie, dlatego przygotowaliśmy plan ewakuacji i użycia środków ratunkowych. Załoga musiała być przygotowana na wypadek pożaru lub innej sytuacji niebezpiecznej, wywołanej przez piratów niemogących się dostać do nadbudówki statku. Wszystkie przedstawione elementy oraz inne, których użyliśmy, pozwoliły nam czuć się odrobinę pewniej.

Zatem jesteśmy już na Zatoce Adeńskiej; godzina 22:00; zbliżamy się do Międzynarodowego Korytarza,

gdzie mamy się spotkać z konwojem i ruszyć dalej w asyście okrętów wojennych, wszystko przebiega zgodnie z planem, aż tu nagle awaria... Statek został unieruchomiony na ponad dwie godziny w nienajlepszym momencie i przede wszystkim - miejscu. Piękna pogoda, woda gładka jak lustro, statek z niską wolną burtą... Tylko postawić tablicę z napisem „Zapraszamy”. Wszelkie oświetlenie zostało całkowicie wyłączone, by pozostać jak najmniej widocznym. Na szczęście zachmurzone, czarne niebo pozwoliło nam niezauważenie zrobić przymusowy postój. Załoga rozumiała się bez zbędnych słów, każdy zdawał sobie sprawę z sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy i dodatkowe komentarze byłyby nie na miejscu. Byliśmy świadomi tego, iż z każdą następną chwilą tracimy szanse na konwój, poza tym nikt nie był w stanie przewidzieć, jak długo potrwa usterka i czy da się ją w ogóle usunąć. Czterech marynarzy wachtowych obserwowało otoczenie z nadzieją, że jednak nie zauważą niczego podejrzanego, a każdy obiekt na radarze był bacznie śledzony. Na szczęście spokój, opanowanie i zgrane działanie załogi pozwoliły nam sprawnie pokonać problem i ruszyć dalej.



foto - autor

Niestety, przez opóźnienie nie szliśmy już w konwoju, jednak czasami mijały nas jednostki wojenne w odległości kilkunastu mil morskich. Przy spotkaniu z podejrzanymi obiektami zawsze mogliśmy liczyć na natychmiastowe wsparcie okrętów wojennych, znajdujących się w pobli-

żu. Prowadziliśmy korespondencję radiową z okrętami NATO, siłami UE oraz innymi jednostkami koalicyjnymi, biorącymi udział w ochronie przechodzących statków. Ponadto, oprócz konwojów organizowanych przez siły koalicyjne, niektóre państwa wysyłają dodatkowo własne okręty do konwojowania swoich flot. Można spotkać m.in. siły morskie Malezji, Rosji, Indii, Iranu, Chin, Japonii oraz Jemeńską Straż Przybrzeżną w północnej części Zatoki Adeńskiej. Kiedy zgłaszaliśmy zbliżanie się do nas niezidentyfikowanej jednostki, a okręt wojenny był jeszcze w odległości ponad 20 Mm, wówczas wysyłany był z niego helikopter wojskowy, który nadlatywał nad zgłoszony obiekt i dokonywał jego identyfikacji. Podczas zbliżania się do Cieśniny Bab El Mandeb, gdzie nie ma już korytarza i okrętów wojennych jest mniej, podpłynęła do nas ostatnia niezidentyfikowana łódź. Była to biała, stalowa jednostka z silnym doczepionym silnikiem i czterema osobami na pokładzie. Zbliżyła się na odległość jednego kabla i utrzymywała dystans, jednak po kilkunastu minutach „towarzyszenia” nam zaczęła się bezpiecznie oddalać. Najwyraźniej obraz zabezpieczeń skutecznie zniechęcał do dalszych działań. Widok tak przygotowanego statku robił wrażenie. Ktoś mógłby powiedzieć, że było tego za wiele, jednak kilkanaście godzin później, w tym samym miejscu, ta sama łódź zaatakowała i ostrzelała statek, który szedł za nami. Widocznie stanowił łatwiejszy cel niż my...

Zwiększona liczba okrętów wojennych pracujących w rejonie Zatoki Adeńskiej, instalowanie na statkach elementów ochrony przed atakami, ściśle postępowanie kapitanów według specjalnych zaleceń oraz większe zaangażowanie załóg w ochronę statków spowodowało utrudnienie ataków somalijskim piratom. Powoduje to, że są oni obecnie bardziej zdesperowani w pogoni za statkiem, często ostrzeliwując go z broni automatycznej i ręcznych granatników przeciwpancernych. Ostatnie wydarzenia ukazują, że piraci somalijscy zaczęli atakować na otwartych wodach u wschodniego i południowego wybrzeża Somalii, a także u wybrzeży Kenii, Tanzanii, Seszeli i Madagaskaru. Piraci kierują również swoje ataki coraz bardziej na zachód, czyli w rejony południowe Morza Czerwonego, Cieśniny Bab El Mandeb oraz na północ, w pobliżu wybrzeża Omanu i Morza Arabskiego. Operowanie na tak daleko wysuniętych akwenach umożliwia im „statki-matki”, które są w stanie wypłynąć daleko na otwarte wody. Opuszczają one wtedy małe jednostki, które atakują przechodzące w pobliżu statki handlowe.

Wyzwaniem na nowy rok będzie utrzymanie ogromnej liczby okrętów wojennych w tych rejonach na tak długo, jak będzie tego wymagać sytuacja. W czasach tak bardzo zależnych od handlu wielce istotna jest ochrona głównych szlaków żeglugowych, szczególnie tam, gdzie państwa nadbrzeżne nie są w stanie zapewnić jej samodzielnie.

Piotr Nowicki

ISLANDIA *w obiektywie Arkadiusza Czapli*

