



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 2 (56) KWIECIEŃ-MAJ-CZERWIEC 2010

ISSN 1426-1006



Motto:

„Kto innych pokona, ten siłę posiadał.

Kto zaś sam się pokonać zdoła, ten jest naprawdę potężny.”

Lao-cy

SPIS TREŚCI

Wiadomości ze świata	3
Europejski Dzień Akcji ETUC.....	8
Ciągłość zatrudnienia marynarzy – realizacja konwencji MOP Nr 145	9
Zmiany w kodeksie IMS	12
Morski rynek pracy w 2010 roku	12
Co zrobić, gdy statek udaje się w strefy zagrożone atakami pirackimi (poradnik marynarza).....	13
„Pasażerowie na gapę”	17
Wybory w morskiej „Solidarności”.....	18
Nowy Komisarz ds. rybołówstwa i gospodarki morskiej.....	20
Zmiana przepisów w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w UE.....	22
Polityka antynarkotykowa na morzu.....	26
Stanowisko IX WZD NSZZ „Solidarność” Regionu Pomorza Zachodniego w sprawie sytuacji polskich marynarzy.....	27



Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy
i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

Drukarnia MISIURO
Gdańsk-Brzeźno, ul. Gdańska 29
tel./fax 58 342 89 37
58 342 26 18
e-mail: biuro@misiuro.pl
www.misiuro.pl

Numer zamknięto 20 lipca 2010 r.
Zdjęcie na okładce - M. Kumiszczka

Od kilku już wydań naszego „Biuletynu Morskiego” nie ma takiego, w którym nie pisałibyśmy na temat piractwa. W tym wydaniu również znajdziemy materiał poświęcony temu problemowi. Zachęcamy do przeczytania artykułu „Co zrobić, gdy statek udaje się w strefy zagrożone atakami pirackimi (poradnik marynarza)”. Mamy nadzieję, że żaden z naszych czytelników nie doświadczy nigdy sytuacji ekstremalnej - spotkania z piratami. Jednak nawet samo wpłynięcie w strefy zagrożone atakiem jest stresującym przeżyciem, warto więc zapoznać się z „poradnikiem” opracowanym przez Kolegę Przewodniczącego OMK na podstawie wielu międzynarodowych doświadczeń.

W tym numerze prezentujemy również naszą ocenę realizacji konwencji MOP nr 145. Dotyczy ona kwestii ciągłości zatrudnienia marynarzy, a zatem jednej z najważniejszych dla pracujących w systemie kontraktowym oraz ich rodzin. Chcemy, by zgodnie z zapisami konwencji usunąć lub przynajmniej złagodzić niedogodności wynikające z takiego systemu pracy, takie jak choćby brak ciągłego obowiązkowego ubezpieczenia społecznego czy pozbawienie zasiłku dla bezrobotnych. W artykule „Ciągłość zatrudnienia marynarzy - realizacja konwencji MOP nr 145” piszemy, co w tej sprawie stanowią zapisy konwencji, a jak w naszej opinii realizuje je Rząd.

Zachęcamy też do zapoznania się ze zmianami przepisów w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w UE. Jest to temat bezpośrednio dotyczący każdego marynarza. Dobrze jest wiedzieć, co i kiedy się zmienia, by dopilnować swoich praw.

Życzymy ciekawej lektury!

Redakcja

Dariusz Kowalczyk



Z wielkim żalem informujemy, że nasz kolega, marynarz, aktywny członek naszej Organizacji zmarł 24 maja 2010 r. Miał 49 lat.

Pamiętamy Darka jako ambitnego i rzetelnego człowieka. Niedawno ukończył kurs i zdał egzamin na oficera wachtowego marynarki handlowej. W czasie między nauką i pierwszymi kontraktami budował razem z nami zręby Organizacji Marynarzy Kontraktowych w Gdyni. Zależało Mu na silnym Związku, który zawsze

stawałby w obronie marynarzy i skutecznie dochodził ich praw.

Podczas ostatniego rejsu zachorował. Po powrocie do kraju kontaktował się z nami. Niestety, nie zdążyliśmy się już spotkać. Krótko po tym zmarł.

Zachowując Darka na zawsze w naszej pamięci składamy najszersze wyrazy współczucia Rodzinie, najbliższym, przyjaciółom i wszystkim którzy Go znali.

Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”

Wiadomości ze świata

Związkowcy domagają się pomocy dla europejskich marynarzy

Pod koniec kwietnia w Nantes (Francja) spotkali się przedstawiciele związków zawodowych, armatorów i reprezentanci szeroko pojętego sektora gospodarki morskiej. Spotkanie zorganizował ETF jako część realizowanego aktualnie projektu na rzecz wzmocnienia rekrutacji i szkoleń w europejskiej żegludze.

Europejscy marynarze poddawani są dumpingowi socjalnemu, który objawia się tym, że pracodawcy rekrutują pracowników z „tańszych”, rozwijających się krajów. Jeżeli nie zapobiegnie się tej nierównowadze, europejskiej żegludze grozi utrata zdobytych już doświadczeń zawodowych i specyficznego, regionalnego charakteru tego sektora.



foto - D. Zwierzchowski

Sekretarz Sekcji Transportu Morskiego ETF, Philippe Alfonso, powiedział: „Istnieje oczywista potrzeba stworzenia lepszych warunków dla zatrudniania w żegludze obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej.” Uzasadniając potrzebę zmian, stwierdził między innymi: „Będzie to zabezpieczenie europejskiego, morskiego know-how, zarówno na statkach zarejestrowanych w krajach UE, jak i na łodziach w europejskich klastrach morskich.”

Związki zawodowe oraz pozostali uczestnicy spotkania domagają się:

- stworzenia regulacji prawnych na szczeblu europejskim, skierowanych przeciwko dumpingowi socjalnemu na wodach unijnych;

- polepszenia partnerstwa prywatno/publicznego między armatorami i akademią morską;
- jasnej deklaracji ze strony Komisji Europejskiej, podkreślającej związek między pomocą publiczną (jeżeli taka będzie udzielana) a gwarancjami szkolenia i zatrudniania dla europejskich pracowników;
- rzetelnych, standardowych danych, dotyczących zatrudnienia unijnych marynarzy, w celu umożliwienia monitorowania sytuacji w tym zakresie.

ETF planuje zorganizowanie jeszcze w tym roku dwóch kolejnych, podobnych spotkań, na których będą dyskutowane warunki pracy, wizerunek zawodu marynarza oraz możliwe drogi kariery zawodowej marynarzy. Pozwoli to na sformułowanie wniosków i zaleceń, wynikających z trwającego rok projektu, na końcowej konferencji w Genui (Włochy) w listopadzie 2010 roku.

Kolejne spotkanie odbyło się w czerwcu w Berlinie. Tym razem dyskutowano tematy związane z poprawą wizerunku zawodu marynarza oraz jakością pracy i życia na morzu.

W berlińskim seminarium wzięli udział przedstawiciele związków zawodowych, w tym Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przedstawiciele Międzynarodowej Organizacji Pracy, Komisji Europejskiej, armatorów oraz europejskich uniwersytetów, zajmujących się problematyką związaną z zawodem marynarza.

Przewóz towarów drogą morską jest najbardziej znaczącą dziedziną transportu. Obecnie na statkach pracuje blisko 220 000 marynarzy z krajów Unii Europejskiej, a około 3 milionów pracowników jest zatrudnionych w całym unijnym sektorze morskim. Z ostatnich danych wynika, że 8690 statków jest zarejestrowanych pod banderami UE, co stanowi 24% światowego tonażu, w tym Grecja, Malta i Cypr posiadają blisko 80% tonażu wszystkich bander UE. Utrata kontroli nad tak potężną częścią gospodarki poprzez brak europejskich kadr to duże zagrożenie. Podczas spotkania przedstawiono szereg analiz wykazujących, dlaczego zawód marynarza przestaje być atrakcyjny dla młodych ludzi. Wynika z nich, że główne czynniki powodujące ten stan to:

- praca kontraktowa nie gwarantująca stałego zatrudnienia, a zatem stabilności kontynuacji pracy, którą mają pracownicy lądowi (stanowi to blisko 90% przypadków);
- niechęć armatorów do zatrudniania europejskich marynarzy, gdy dostępni są mniej „kosztowni” marynarze z innych rejonów świata;
- nadmierna ilość godzin pracy (do 14 godzin na dobę);
- notoryczne przemęczenie (w blisko 65% przypadków);

- krótkie postoje w portach w połączeniu z systemem wacht mocno komplikujących zejście na ląd - z badań wynika, iż zaledwie 36% marynarzy ma możliwość zejścia na ląd, z czego ponad połowa trafia tylko do najbliższej budki telefonicznej;
- nadmierny hałas i wibracje, uniemożliwiające należyty odpoczynek.

W dyskusji przedstawiono sytuację zatrudnienia europejskich marynarzy na przykładzie niemieckiej floty. Mimo korzystania przez armatorów z pomocy finansowej ze środków publicznych, europejscy marynarze w dalszym ciągu nie znajdują zatrudnienia na ich statkach. Zanikanie zawodu marynarza w Europie powoduje utratę europejskiego, morskiego „know-how”, co z kolei przyczynia się do tego, iż w niedługim czasie dziedziny związane ściśle z żeglugą będą pozbawione fachowców. Nie będzie komu przekazać doświadczenia niezbędnego do pracy na morzu, prowadzenia działalności armatorskiej czy szeroko pojętego biznesu morskiego.

Podsumowując dyskusję stwierdzono, że zarówno Komisja Europejska, jak i administracje krajowe powinny skupić się głównie na:

- jak najszybszej ratyfikacji i wdrażaniu Konwencji MLC 2006;
- inwestowaniu w poprawę bazy szkoleniowej dla marynarzy unijnych;
- pracy nad poprawą systemu szkoleń na burcie;
- dążeniu do połączenia przyznawania pomocy publicznej ze zwiększeniem zatrudnienia i poprawy warunków pracy i szkolenia marynarzy z krajów UE.

(hs-tl)

Petycja antypiracka

Szeroka koalicja organizacji branży żeglugowej rozpoczęła globalną kampanię podpisywania elektronicznej petycji, domagającej się podjęcia konkretnych działań w kierunku powstrzymania piractwa. Wzywa ona wszystkie rządy, aby zobowiązały się do wykorzystania całego swojego potencjału do zakończenia rosnącego problemu somalijskiego piractwa. Organizatorzy mają nadzieję na zebranie pod petycją ponad pół miliona podpisów, które zostaną przedstawione rządowi jeszcze przed Międzynarodowym Dniem Morza 23 września 2010 r.

Petycja wzywa kraje do wydzielenia znaczących środków i rozpoczęcia prac nad znalezieniem realnego rozwiązania wzrastającego problemu piractwa, podjęcia natychmiastowych kroków w kierunku uwolnienia i bezpiecznego powrotu do swoich rodzin uprowadzonych marynarzy oraz działań społeczności międzynarodowej na rzecz zapewnienia stabilnej i pokojowej przyszłości Somalii i jej obywatelom.

Jako część działań promujących kampanię, ITF stworzył specjalne dodatkowe karty na swej stronie www.itfseafarers.org, na których odwiedzający mogą podpisać petycję, znaleźć więcej informacji na temat piractwa

oraz zapoznać się z analizami konkretnych, rzeczywistych przypadków piractwa.



foto - www.itfseafares.org

„W ostatnich latach zauważyliśmy wzrost piractwa, szczególnie ataków dokonywanych z wybrzeży w rejonie Somalii. Na przykład w roku 2008 zostało zaatakowanych blisko 100 statków i uprowadzono ponad 500 marynarzy. W roku 2009 liczba zaatakowanych statków wzrosła do 217, a uprowadzono 47 statków i 867 marynarzy. Jest to rosnący problem, który wymaga pilnego rozwiązania” - komentuje John Bainbridge z sekcji marynarzy ITF.

Petycję można znaleźć bezpośrednio na stronie www.endpiracypetition.org oraz w języku polskim na stronach Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” pod adresem: www.omk.org.pl/petition. Zachęcamy do jej podpisania.

(hs)

Rocznica tragedii

27 marca minęła 30 rocznica największej katastrofy morskiej na wodach norweskich od czasu II wojny światowej. W tragedii, która się wydarzyła na polu naftowym Ekofisk zginęły 123 osoby. Katastrofie uległa platforma wybudowana we francuskiej stoczni w 1976 roku, która była przeznaczona do robienia odwiertów. Jednak na polu naftowym w 1980 roku była używana jako „pływający hotel” dla innych pracowników wykonujących pracę na morzu. Dwa lata przed tragedią została przebudowana w celu zwiększenia ilości kwater mieszkalnych (do 386 osób).

W dniu katastrofy siła wiatru dochodziła do 40 węzłów, fale do 12 m wysokości, a platforma była w pobliżu platformy wydobywczej Edda. Główne fakty z tragedii:

- tuż przed 18:30 pracownicy odczuli trzask i drżenia konstrukcji,
- prawie natychmiast platforma dostała 30-stopniowego przechyłu,
- pękło 5 z 6-ciu łańcuchów kotwicznych (jeden, który pozostał, zapobiegał dalszemu przechyłowi),
- o 18:53 ostatni łańcuch kotwiczny pękł i platforma odwróciła się do góry dnem,
- większość pracowników była w mesie i w kinie,
- platforma była wyposażona w 50-osobowe łodzie ratunkowe i 20-osobowe tratwy ratunkowe,
- 4 łodzie ratunkowe zostały opuszczone, ale tylko jednej udało się wypiąć (w pozostałych łodziach specjalne zabezpieczenie nie pozwalało na wypięcie przed zdjęciem naprężenia ze stalówek, na których łodzie były opuszczane),
- pięta łódź ratunkowa została zwolniona i udało jej się zebrać w sumie 19 osób,
- zostały zwolnione 2 tratwy ratunkowe, na których uratowały się 3 osoby,
- 2 tratwy ratunkowe zostały zwolnione z platformy Edda, dzięki nim uratowało się 13 osób,
- statki zaopatrzeniowe podjęły 7 osób,
- statki stand-by, które przybyły na miejsce tragedii po godzinie, nie podjęły już nikogo z wody.

Przyczyną tragedii było pęknięcie na łączeniach pomiędzy nogami platformy. Początkowo uznano za przyczynę zmęczenie materiału lecz później, po wydobyciu konstrukcji, wysnuto także tezę o błędach podczas budowania platformy we francuskiej stoczni. Dodatkowo wskazano na niedoskonałość projektu ze względu na brak dodatkowych zabezpieczeń w przypadku awarii podstawowych elementów konstrukcyjnych.

(tl)

Zaniepokojenie zmianami w Konwencji STCW

Istnieje obawa, że zrewidowana podczas konferencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w dniu 25 czerwca 2010 r. w Manili (Filipiny) Konwencja IMO w sprawie standardów szkolenia, certyfikacji i pełnienia wacht (STCW), daje armatorom zbyt dużo swobody w stosowaniu minimalnej ilości godzin wypoczynku dla marynarzy, narażając ich tym samym na ryzyko przemęczenia.

Podczas konferencji uzgodniono, że konwencja STCW powinna uwzględniać zalecenia konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu (MLC) w zakresie ilości godzin wypoczynku, to znaczy 77 godzin tygodniowo i 10 godzin dziennie przy maksymalnej 14-godzinnej przerwie między okresami odpoczynku. Jednakże w konwencji STCW zezwolono armatorom na wyjątki od tej zasady z powodu „krótkotrwałych potrzeb eksploatacyjnych”.



foto - D. Zwierzchowski

W wywiadzie udzielonym „Lloyd’s List”, asystent sekretarza Sekcji Marynarzy ITF - John Bainbridge powiedział: *„Jesteśmy i będziemy przeciwko elastyczności w stosowaniu godzin odpoczynku, jaką uzgodniono. Szczercze mówiąc, jakakolwiek ugoda, powodująca konieczność pracy przez 98 godzin tygodniowo, nie jest wiadomością napawającą marynarzy otuchą, szczególnie w Roku Marynarza”.*

ITF wyraża również zaniepokojenie faktem, że zrewidowana konwencja STCW zredukowała wymogi praktyki dla mechaników wachtowych z 30 do 12 miesięcy.

W tej sytuacji przynajmniej dwuznaczny wydźwięk ma fakt, że na tej samej konferencji IMO ustalono, że co-rocennie w dniu 25 czerwca będzie obchodzony „Dzień Marynarza” dla uczczenia wyjątkowych zasług marynarzy dla transportu, światowej ekonomii i społeczności jako całości. Data została wybrana właśnie dla upamiętnienia przyjęcia zmian w Konwencji STCW.

(hs)

Baltfish

Powstający „Baltfish” to „rybackie” forum, którego celem jest zacieśnienie współpracy w zakresie rybołówstwa między krajami basenu Morza Bałtyckiego. Inicjatywa ta stanowi element realizacji „Strategii Unii Europejskiej dla Morza Bałtyckiego” opublikowanej przez Komisję Europejską w czerwcu 2009 r. [KOM(2009) 248].

„Baltfish” jest w chwili obecnej w fazie organizacji, jednak w niedługim czasie może spełniać ważną rolę we współpracy regionalnej, głównie w obszarze zarządzania rybołówstwem. Prace tego forum nie zastąpią Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE i w dalszym ciągu decyzje

w najważniejszych sprawach będą podejmowane przez Komisję Europejską.

„Baltfish” nie ma zamiaru konkurować z istniejącymi już strukturami. Jest w całkowitej zgodzie ze Strategią dla Morza Bałtyckiego, która obejmuje również wiele innych obszarów, takich jak ochrona środowiska, gospodarka czy bezpieczeństwo. Jednym z pierwszych zadań będzie identyfikacja zachodzących procesów oraz ścisła współpraca z tak ważnymi organizacjami, jak Regionalna Rada Doradcza dla Morza Bałtyckiego (BSRAC), Komisja Helsińska (HELCOM) czy Międzynarodowa Rada ds. Eksploracji Morza (ICES).



foto - www.itfseafarers.org

Europejskie morza i oceany są bardzo zróżnicowane. Skuteczne zarządzanie stadami ryb wymaga więc wzięcia pod uwagę charakterystycznych cech poszczególnych środowisk morskich.

Pierwsze spotkanie „Baltfish” odbyło się z inicjatywy szwedzkiego Ministerstwa Rolnictwa w dniach 6 - 7 czerwca 2010. Podczas tego spotkania autorzy Strategii dla Morza Bałtyckiego przedstawili główne problemy czekające na rozwiązanie, takie jak zarządzanie ekosystemami, zrównoważona akwakultura czy problem odrzutów (wyrzucanie za burtę złowionych ryb ze względu na ich małe rozmiary).

Kolejne spotkanie zaplanowano na wrzesień 2010. Ma być ono poświęcone odrzutom, kwotom połowowym na rok 2011 oraz reformie Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE.

(hs)

42 Kongres ITF

W dniach 5 - 12 sierpnia 2010 roku w stolicy Meksyku, Mexico City, odbędzie 42 Kongres Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF). Na Kongresie spotka się 1376 delegatów reprezentujących 4,6 miliona pracowników transportu, zrzeszonych w 368 związkach zawodowych w 112 krajach. Będzie to pierwszy Kongres odbywający się w Ameryce Łacińskiej.

Międzynarodowa Federacja Transportowców powstała w 1896 roku, a jej pierwszy Kongres odbył się w Londynie w roku 1898. Do roku 1986 Kongresy odbywały się

co dwa lub trzy lata (z przerwami w czasie trwania I-szej i II-giej Wojny Światowej). Od 1986 roku kolejne Kongresy odbywają się co cztery lata. Wyjątkiem był w 1996 roku Kongres Jubileuszowy, w stulecie powstania ITF.

Każdy Kongres przebiega pod konkretnym hasłem przewodnim. Tak jak tematem ostatniego Kongresu w Durbanie (RPA) w roku 2006 było „Globalne organizowanie się”, tak w Meksyku temat główny to: „Silne związki zawodowe - zrównoważony transport”.

W najbliższych wydaniach naszego Biuletynu Morskiego przedstawimy szerzej przebieg dyskusji i uchwały Kongresu.

(hs)

Komitet Bałtycki

W dniach 26-27 maja 2010 roku odbyło się w St. Petersburgu kolejne, coroczne spotkanie Komitetu Bałtyckiego ETF. Komitet ten grupuje związki zawodowe marynarzy i portowców z krajów basenu Morza Bałtyckiego. Obrady Komitetu ogniskowały się na czterech głównych problemach.

Pierwszym z nich była ocena Tygodnia Akcji na Bałtyku w roku 2009 oraz przygotowanie takiej kampanii na rok 2010. W czasie kampanii w ubiegłym roku dokonano inspekcji na 258 statkach w portach 10 krajów. Szczegółowo pisaliśmy o tym w naszym Biuletynie Morskim nr 2-3/2009. Uczestnicy spotkania rozważali możliwość przeprowadzenia wspólnej akcji ze związkami z Północnej Europy, które prowadzą kampanie przeciw dumpingowi socjalnemu i przeciw wykorzystywaniu marynarzy do prac tradycyjnie wykonywanych przez dokerów. Uznano, że przeprowadzenie wspólnej kampanii byłoby bardzo pożądane, tym bardziej, że cele obu kampanii są bardzo podobne.

Kolejnym tematem diskutowanym podczas spotkania Komitetu Bałtyckiego była realizacja „Deklaracji Tallińskiej”, przyjętej przez Komitet w roku 2009. Deklaracja ta uznaje Morze Bałtyckie za obszar specjalny w całości podległy tak zwanej „Polityce Ateńskiej ITF”. Przedstawiono dotychczasowe działania w kierunku wdrożenia „Deklaracji Tallińskiej”. Aby deklaracja ta była wiążąca, powinna zostać potwierdzona przez Komitet Uczciwych Praktyk ITF (FPC). Aby tak się stało, niezbędne są formalne uchwały w tej sprawie Sekcji Transportu Morskiego i Sekcji Dokerów ETF.

Podczas spotkania w St. Petersburgu rozmawiano także o coraz częstszych praktykach żądania od załóg wykonywania prac przeładunkowych oraz związanych z mocowaniem ładunków, czyli prac tradycyjnie wykonywanych przez dokerów. Często zdarza się to, mimo istnienia w układach zbiorowych klauzul zwalniających marynarzy z obowiązku wykonywania takich prac. Podczas dyskusji uzgodniono, że po zebraniu szczegółowych informacji związki zawodowe marynarzy i dokerów z krajów basenu Bałtyku powinny opracować wspólną strategię walki z tym zjawiskiem.



foto - T. Listewnik

Na zakończenie spotkania zwracano uwagę na konieczność opracowania nowych metod pozwalających na poprawę stanu zorganizowania się dokerów w związkach zawodowych oraz współpracy związków z wszystkich krajów leżących nad Bałtykiem.

(hs)

SCOCEEN 2010

Jak co roku, po zakończeniu spotkania Komitetu Bałtyckiego, w dniu 28 maja w St. Petersburgu odbyło się posiedzenie Komitetu Koordynacyjnego Związków Zawodowych Marynarzy z Krajów Europy Środkowo - Wschodniej i Norwegii (SCOCEEN).

Na spotkaniu tym omówiono zmiany w układach zbiorowych NIS/CBA w poszczególnych krajach oraz zmiany w układach podpisanych z Wilhelmsen Ship Management, związane z jego wstąpieniem do Norweskiego Związku Armatorów (NSA). Stwierdzono, że dotychczas

obowiązujące warunki zatrudnienia i płacy będą respektowane do upływu ważności zawartych układów. Kolejne układy będą negocjowane w oparciu o zasady uzgodnione z NSA.

Podczas spotkania zgodzono się również, że dotychczasowe wytyczne, dotyczące zasad postępowania na statkach przebywających w strefach wysokiego ryzyka (zagrożenie atakami pirackimi) oraz w strefach działań wojennych, powinny być zastępowane odpowiednimi aneksami do układów zbiorowych.

Na zakończenie ustalono, że kolejne posiedzenie SCOCEEN odbędzie się również w połączeniu ze spotkaniem Komitetu Bałtyckiego. Termin zostanie uzgodniony później.

(hs)

Upomnienie dla Portugalii

Komisja Europejska zażądała formalnie od Portugalii wprowadzenia europejskich standardów dotyczących bezpieczeństwa na statkach. Zwrócono uwagę na konieczność wprowadzenia do prawa krajowego przepisów dyrektywy o kontroli państwa portu, a w szczególności w zakresie nakładania kar na statki nie spełniające obowiązujących w UE standardów bezpieczeństwa. Krok ten jest następstwem kontroli przeprowadzonej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Safety Agency).

Komisja uważa, że Portugalia nie spełnia obowiązków wynikających z Dyrektywy przez praktyczne nie nakładanie kar na substandardowe statki, tym samym zagraża bezpieczeństwu morskiemu.

Jeżeli Portugalia w ciągu dwóch miesięcy nie zastosuje się do żądań Komisji, sprawa może być przekazana do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

(hs)

Apel Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność (w sprawie wzmożonych ataków na statki handlowe)

W związku z nieustannie rosnącym zagrożeniem zbrojnymi atakami na statki handlowe w obszarze Zatoki Adenńskiej oraz na Oceanie Indyjskim od strony wschodniego wybrzeża Afryki, apelujemy do armatorów o nie przeprowadzanie statków przez wspomniane obszary bez zastosowania, jako minimum, środków ostrożności takich jak:

- dostosowanie planu podróży do czasu rozpoczęcia konwoju zbrojnego,
- opracowanie planu podróży tak, aby zapewniał bliską i aktywną ochronę statków marynarki wojennej.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” podtrzymuje stanowisko ITF, iż marynarze nie powinni być uzbrajani na czas przejścia przez strefy o charakterze działań wojennych.

Dodatkowo apelujemy do armatorów o zapewnienie, iż wszyscy marynarze znają swoje prawa związane z wejściem w strefę działań o charakterze wojennym czyli:

- marynarze powinni być odpowiednio wcześniej poinformowani, jeżeli plan podróży prowadzi przez w/w strefy,
- marynarze powinni mieć prawo rezygnacji z podróży przez strefę działań wojennych bez żadnych konsekwencji.

Szczecin - Czerwiec 2010

Europejski Dzień Akcji ETUC

**NIE dla „zaciskania pasa”!
TAK dla Europy rozwoju,
sprawiedliwości społecznej i solidarności!**

Europejska Konfederacja Związków Zawodowych (ETUC) jest zaniepokojona planami działań Unii Europejskiej w obliczu aktualnego kryzysu ekonomicznego. Zdaniem ETUC obecna sytuacja jest najgorsza od lat 30-tych ubiegłego wieku. Miliony Europejczyków żyje poczuciu zagrożenia i braku bezpieczeństwa socjalnego.

W tej ekstremalnej sytuacji jedyną odpowiedzią ze strony rządów europejskich są propozycje zastosowania narzędzi oszczędnościowych i cięcia wydatków publicznych, naruszając tym samym istniejące mechanizmy bezpieczeństwa socjalnego. W założeniach działania te mają być terapią szokową, wydobywającą nas ze stagnacji. Przyniosą one jednak skutek odwrotny od spodziewanego. Będzie spadała siła nabywcza i oddalą się perspektywy odrodzenia gospodarki. Metody oszczędnościowe są nieuczciwe, gdyż kryzys już osłabił miliony ludzi, którzy teraz będą musieli dodatkowo „zaciskać pasa”. Wymuszone oszczędności będą dodatkową karą dla tych, którzy już ponoszą koszty kryzysu. Efekty ich stosowania będą dalekie od założonego celu, jakim jest uspokojenie rynku. Cięcia wydatków publicznych spowodują ryzyko zniweczenia dzisiejszej lekkiej poprawy, poprzez spowodowanie wzrostu poziomu bezrobocia. Patrząc na to w kategoriach społecznych, możemy się spodziewać rzeczywiście ciężkiej zimy.

Sytuacja jest wyjątkowo poważna i Europa musi wziąć za to odpowiedzialność. Europa socjalna jest pod silną presją i będzie ona rosła, jeżeli rządy będą się spieszyły z wprowadzeniem przedwczesnych strategii wyjścia z kryzysu, które prowadzą do poważnych konsekwencji społecznych. Rządy wydały setki miliardów na ratowanie banków, zamiast na wsparcie trwałego wzrostu i ochrony miejsc pracy.

Ponieważ ten kryzys nie jest „nasz”, ETUC rozpoczyna ofensywę na rzecz bardziej socjalnej i bardziej zjednoczonej Europy dla swoich obywateli. Żądania ETUC to między innymi:

1. Dalszy rozwój europejskiego zarządzania gospodarką przez wprowadzenie nowych metod gromadzenia funduszy, szczególnie poprzez opodatkowanie transakcji finansowych i różnego rodzaju gratyfikacji, poprzez używanie euroobligacji i opracowanie polityki inwestycji publicznych na rzecz trwałego wzrostu.
2. Skupienie się UE na obniżaniu bezrobocia, szczególnie wśród młodych, z nowym planem odrodzenia gospodarki i przeznaczenie na to 1% europejskiego PKB. Stworzenie w Europie dynamicznej i zrównoważonej strategii przemysłowej, opartej na niskim zużyciu węgla.
3. Wprowadzenie europejskiego zarządzania gospodarką, chroniącego pracowników i istotne usługi publicz-

ne, uporanie się z unikaniem opodatkowania przez bogatych i uprzywilejowanych oraz z niedopuszczalnymi praktykami księgowymi w niektórych bankach czy agencjach ratingowych, takich jak Goldman Sachs. Opracowanie przez UE nowych metod wzmacniania jej koordynacyjnej roli w zakresie podatków i zwiększenia ich przejrzystości.

4. Wprowadzenie przez Unię Europejską Protokołu Socjalnego w celu zapewnienia lepszej równowagi między rynkiem a prawami socjalnymi.
5. Przyspieszenie wprowadzenia skutecznych regulacji finansowych, zarówno w Europie, jak i na arenie międzynarodowej.

Już najwyższy czas stanąć do walki o bardziej socjalną Europę, gdzie negocjacje społeczne nie będą poddawane prawom rynku. Chcemy postępu społecznego i mówimy „stop” zmniejszaniu osłony socjalnej i „stop” dumpingowi socjalnemu.

ETUC wzywa do wzięcia aktywnego udziału w ogłoszonym na dzień 29 września 2010 roku „Europejskim Dniu Akcji”, dużym zgromadzeniu europejskich związków zawodowych w Brukseli. Będziemy demonstrowali przeciw:

- oszczędnościowym narzędziom w Europie,
- niepewności zatrudnienia i bezrobociu,
- deregulacji standardów pracy i regresji socjalnej,
- ubóstwu i wykluczeniu społecznemu.

Walczymy o:

- dostęp do wysokiej jakości zatrudnienia, stabilną pracę i możliwości szkolenia dla wszystkich,
- gwarancje godnej płacy,
- gwarancje lepszych emerytur,
- ochronę i wzrost siły nabywczej naszych zarobków,
- poszanowanie i wzrost standardów socjalnych we wszystkich krajach,
- instrumenty dialogu społecznego w całej Unii Europejskiej,
- dostęp do wysokiej jakości usług publicznych i socjalnych.

(hs)

Krótko

Statkowy Internet coraz powszechniejszy

W marcu br. Globe Wireless podpisał umowę z Anglo Eastern o zainstalowaniu dwóch satelitarnych terminali szerokopasmowych FleetBroadBand na każdym z 350 statków zarządzanych przez AE. Dodatkowo na części statków zostanie zainstalowany system Globe Mobile GSM który będzie zapewniał serwis połączeń głosowych GSM, oraz wiadomości SMS.

(tl)

Ciągłość zatrudnienia marynarzy – realizacja konwencji MOP Nr 145

Zgodnie z „konstytucją” Międzynarodowej Organizacji Pracy, każde państwo członkowskie obowiązane jest do składania okresowych sprawozdań z realizacji konwencji MOP, które weszły w życie. Jedną z takich konwencji jest Konwencja Nr 145 dotycząca ciągłości zatrudnienia marynarzy. Została ona ratyfikowana przez Polskę w roku 1979 i w tym samym roku (dokładnie 3 maja) weszła w życie.

W bieżącym roku Rząd, przygotowując sprawozdanie dla Międzynarodowego Biura Pracy z realizacji Konwencji Nr 145, w końcu czerwca zwrócił się do związków zawodowych i armatorów o przedstawienie swojego stanowiska w tej sprawie.

Konwencja Nr 145, przyjęta w październiku 1976 roku, za swój główny cel postawiła sobie prawne uporządkowanie sytuacji marynarzy pracujących przede wszystkim w systemie kontraktowym. System ten niesie za sobą wiele niedogodności dla marynarzy i ich rodzin, takich jak okresowy brak pracy i wiążący się z tym w wielu krajach (w tym również w Polsce) brak obowiązkowego ubezpieczenia społecznego czy pozbawianie zasiłków dla bezrobotnych ze względu na krótkie okresy zatrudnienia. Na przykład w Polsce, aby otrzymać zasiłek dla bezrobotnych, trzeba między innymi w okresie ostatnich (przed otrzymaniem zasiłku) 18 miesięcy być zatrudnionym przez 365 dni. Zapisy konwencji są próbą usunięcia lub przynajmniej złagodzenia tych niedogodności.

Ocena Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w dniu 7 lipca wysłała do Ministerstwa Infrastruktury swoją ocenę realizacji Konwencji 145. Stanowisko nasze zawarte jest w trzech punktach, odnoszących się do konkretnych zapisów Konwencji.

Arykuł 2 Konwencji 145 stanowi:

- „1. W każdym państwie członkowskim, w którym istnieje przemysł morski, polityka krajowa będzie zachęcała wszystkie zainteresowane ośrodki do zapewnienia w miarę możliwości ciągłego lub stałego zatrudnienia dla wykwalifikowanych marynarzy i do zapewnienia w ten sposób armatorom stałej i odpowiedniej siły roboczej.
2. Należy podejmować wszelkie starania dla zapewnienia marynarzom minimum okresu zatrudnienia lub minimum dochodu albo zasiłku pieniężnego, w sposób i w zakresie uzależnionych od sytuacji gospodarczej i społecznej zainteresowanego kraju.”

W naszej ocenie piszemy: „Nie znajdujemy w aktualnej polityce krajowej żadnych zachęt do zapewnienia ciągłego lub stałego zatrudnienia dla wykwalifikowanych marynarzy.

Przeciwnie, z projektu założeń nowej polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej wynika, że jednym z głównych priorytetów jest zwiększanie ilości kwalifikowanych marynarzy bez żadnego zabezpieczenia im zatrudnienia. Nie ma nawet jednego zdania w tym projekcie, wskazującego na zainteresowanie państwa istnieniem polskiej floty morskiej. Świadczy o tym również brak reakcji administracji rządowej na fakty zawierania stosunków pracy według obcego prawa na statkach pływających pod polską banderą i braku informacji o warunkach zatrudnienia oraz ubezpieczeń marynarzy na tych statkach.”



Zarówno z tytułu, jak i treści Konwencji 145 wynika obowiązek państwa „troszczenia się” o zapewnienie marynarzom trwałości zatrudnienia. Sama Konwencja, jak i jej uszczegółowienie poprzez Zalecenie Nr 154 MOP, dotyczące ciągłości zatrudnienia marynarzy, przewidują różne sposoby zapewnienia takiej ciągłości. Niestety, w dyskutowanej aktualnie nowej wersji ustawy o pracy na morskich statkach handlowych nie dość, że nie przewidziano żadnych zapisów, które można by potraktować jako przynajmniej częściową realizację zaleceń Konwencji, to w dalszym ciągu zarówno strona rządowa, jak i armatorzy upierają się przy pozostawieniu możliwości opierania stosunków pracy o dowolne, nie polskie, prawo. Oparcie - przy zawieraniu

umowy o pracę - stosunków pracy o dowolne obce prawo w praktyce oznacza wyłączenie armatora i marynarza spod dużej części polskiej ustawy. Ustawa ta bowiem reguluje „(...) *wzajemne prawa i obowiązki armatora i marynarza wynikające z zatrudnienia* (czyli nawiązania stosunku pracy) *i pracy na morskich statkach handlowych i innych statkach morskich o polskiej przynależności* (...)”. Pozostawiając możliwość oparcia stosunku pracy o obce prawo, de facto pozostawiamy możliwość wyboru, czy będziemy stosowali ustawę, czy nie. Podsumujmy: armator statku o polskiej przynależności i polski marynarz mogą się „umówić” czy będą stosowali polską ustawę czy nie. No comments!

Podnoszony przez stronę rządową argument, że dowolność wyboru prawa, o które będzie oparty stosunek pracy, wynika z konieczności stosowania ratyfikowanej przez Polskę tzw. Konwencji „rzymskiej” nas zupełnie nie przekonuje. Analizując dokładnie zapisy Konwencji „rzymskiej” widzimy możliwości takiej konstrukcji prawnej zapisów w projektowanej ustawie o pracy na morskich statkach handlowych, aby nie były one sprzeczne z tą Konwencją, a jednocześnie zabezpieczały interes marynarzy.

Artykuł 3, lit. b) Konwencji 145 stanowi:

„Środki umożliwiające osiągnięcie celów określonych w artykule 2 niniejszej konwencji mogą obejmować:

a) *umowy lub porozumienia przewidujące ciągłe lub stałe zatrudnienie w ramach przedsiębiorstwa żeglugowego lub zrzeczenia armatorów albo (...)*”

W naszej opinii wysłanej do MI piszemy: „Prawie wszystkie zawarte z marynarzami umowy lub porozumienia przewidujące ciągłe lub stałe zatrudnienie w ramach polskich (morskich) przedsiębiorstw żeglugowych polegają - bez względu na to, czy przedsiębiorstwo jest państwowe, czy prywatne - na zawarciu umowy na czas nieokreślony i nie wypłacaniu wynagrodzeń, choćby nawet w wysokości minimalnej określonej polskim ustawodawstwem. W stosowanej praktyce pod groźbą zwolnienia zmusza się marynarzy do składania wniosków o udzielenie urlopów bezpłatnych na czas oczekiwania i wysłania ich przez przedsiębiorstwo do okresowej, płatnej pracy u innego (obcego) pracodawcy. Marynarz przebywający na w/w urlopie bezpłatnym w świetle polskiego prawa nie jest traktowany jako bezrobotny i nie jest uprawniony do otrzymania należnych bezrobotnym zasiłków pieniężnych i innych świadczeń.”

Metoda urlopów bezpłatnych jest naszym zdaniem wynaturzeniem idei „ciągłości zatrudnienia”. Z formalnego punktu widzenia marynarz pozostaje w stosunku pracy z armatorem, ale faktycznie nie jest zatrudniony. Marynarz przebywający na urlopie bezpłatnym nie otrzymuje wynagrodzenia, nie może zarejestrować się jako bezrobotny, nie podlega obowiązkowym ubezpieczeniom społecznym czy zdrowotnym. Jednym słowem jego status jest gorszy od statusu bezrobotnego.

Ostatnia część naszych uwag dotyczy art. 3, lit. b), art. 4 i art. 5 Konwencji. Art. 3, lit. b) stanowi:

„Środki umożliwiające osiągnięcie celów określonych w artykule 2 niniejszej konwencji mogą obejmować: (...)

b) *przedsięwzięcia mające na celu uregulowanie zatrudnienia przez zakładanie i prowadzenie rejestrów lub list według kategorii wykwalifikowanych marynarzy.*”

Art. 4 Konwencji brzmi:

„1. *Jeżeli ciągłość zatrudnienia marynarzy zapewnia się jedynie przez zakładanie i prowadzenie rejestrów lub list, powinny one obejmować wszystkie kategorie zawodowe marynarzy zgodnie z zasadami, które określi ustawodawstwo lub praktyka krajowa albo układy zbiorowe.*

2. *Marynarze wpisani do takiego rejestru lub na taką listę będą mieli pierwszeństwo w uzyskaniu pracy w żegludze.*

3. *Marynarze wpisani do takiego rejestru lub na taką listę będą zobowiązani do pozostawiania w gotowości do pracy zgodnie z zasadami, które ustali ustawodawstwo lub praktyka krajowa albo układy zbiorowe.*”

Art. 5 Konwencji z kolei stanowi:

„1. *Stan rejestrów lub list marynarzy będzie okresowo analizowany w stopniu dozwolonym przez ustawodawstwo krajowe, w celu ustalenia go na poziomie odpowiadającym potrzebom przemysłu morskiego.*

2. *Jeżeli redukcja stanu takich rejestrów lub list okaże się konieczna, będą podjęte wszelkie właściwe środki w celu zapobieżenia lub złagodzenia jej niekorzystnych skutków dla marynarzy, z uwzględnieniem sytuacji gospodarczej i społecznej zainteresowanego kraju.*”



W naszej opinii, dotyczącej realizacji zacytowanych wyżej artykułów Konwencji 145, napisaliśmy: „Nie widzimy żadnych przedsięwzięć mających na celu uregulowanie zatrudnienia przez zakładanie i prowadzenie rejestrów lub list według kategorii wykwalifikowanych marynarzy. Aktualne regulacje prawne w Polsce nie spełniają wymogów Konwencji i nie istnieje możliwość uzyskania nawet wiarygodnej informacji o ilości polskich wykwalifikowanych marynarzy.”

Jak wynika z Konwencji (szczególnie z art. 2 i 3), w celu zapewnienia w maksymalny sposób ciągłości pracy mary-

narzy, Państwo powinno stworzyć warunki prawne albo dla umożliwienia ciągłego zatrudnienia marynarzy, albo dla stworzenia specjalnych rejestrów marynarzy, które w rzeczywistości byłyby rodzajem pośrednictwa pracy dla tej grupy zawodowej. Niestety, w naszej opinii, w Polsce nic się nie dzieje w tym kierunku. Nasze próby wprowadzenia choćby częściowych rozwiązań prawnych napotykają na zdecydowany opór zarówno strony rządowej, jak i armatorów. Stąd nasza ocena realizacji Konwencji MOP Nr 145, dotyczącej ciągłości pracy marynarzy jest tak zdecydowanie krytyczna.

Ocena Związku Armatorów Polskich

Swoje uwagi dotyczące realizacji Konwencji Nr 145 przesłał do Ministerstwa Infrastruktury również Związek Armatorów Polskich. Przykro nam to stwierdzić, ale wszystkie punkty tej opinii (za wyjątkiem jednego) nie dotyczą Konwencji 145 ani spraw przez nią regulowanych. Na samym początku swego pisma ZAP stwierdza, że Konwencja „(...) nie jest skierowana do armatorów (...)”. Oczywiście, żadna konwencja czy umowa międzynarodowa nie jest skierowana do jakiegokolwiek grupy, lecz do Państwa, które ratyfikując taką konwencję ma obowiązek wprowadzenia jej zapisów do swojego prawodawstwa. Mimo to zapisy Konwencji 145 w wielu miejscach dotyczą jednak armatorów.



Odnosząc się do art. 6 konwencji ZAP stwierdza w punkcie g) swojego pisma, że: *„Właściwe warunki odnoszące się do bezpieczeństwa, zdrowia i warunków socjalno-bytowych dla marynarzy polskich pływających na statkach obcych bander w żegludze międzynarodowej, określają układy zbiorowe pracy (...)”*. To prawda, lecz nie można tego uznać za realizację zapisów art. 6 Konwencji, gdyż

nie wszyscy polscy marynarze są objęci takimi układami. Żaden polski przepis nie nakłada obowiązku zawierania układów zbiorowych. Nasz postulat, aby w projektowanej ustawie o pracy na morskich statkach handlowych zawrzeć taki obowiązek, spotkał się z oporem również ze strony armatorów.

Największe nasze zdziwienie budzi zakończenie pisma ZAP. Cytujemy cały akapit: *„Przy tej okazji stwierdzamy z ubolewaniem, że komentarz Strony Pracowniczej z 8 bm. jest tendencyjny i nie uwzględnia faktu swobody prowadzenia działalności gospodarczej, a zwłaszcza poddania funkcjonowania armatorów krajowych uwarunkowaniom konkurencji zewnętrznej, przy braku pomocy publicznej dla krajowego transportu morskiego.”*

W tym miejscu rodzi się pytanie, dlaczego zamiast oceniać realizację w Polsce konwencji MOP Nr 145 dotyczącej ciągłości zatrudnienia marynarzy, Związek Armatorów Polskich polemizuje, bez jakiegokolwiek uzasadnienia, z oceną związków zawodowych? Co ich tak zabolowało? Jeżeli tendencyjnością jest walka z dyskryminacją marynarzy w porównaniu do innych grup zawodowych, upominanie się o godne warunki pracy i płacy, wytykanie braku realizacji zobowiązań Państwa, wynikających z ratyfikowanych umów i konwencji międzynarodowych, krytykowanie upokarzających marynarzy zachowań armatorów i administracji, to zgoda. Jesteśmy tendencyjni. W dalszym ciągu będziemy zachowywać się tendencyjnie i stronniczo. Będziemy po stronie marynarzy i rybaków - ludzi morza. Będziemy protestować przeciwko pomocy dla armatorów kosztem marynarzy. Będziemy dopominać się aby marynarze i ich rodziny byli traktowani godnie i sprawiedliwie. Tak, będziemy tendencyjni.

Henryk Stachowiak
foto - A. Czapla

Krótko

Repatriacja po ponad roku

ITF pomógł w repatriacji ośmiu rosyjskich marynarzy, którzy spędzili ponad rok na statku zatrzymanym w porcie Burgas (Bułgaria).

Statek „Southern Pearl NZ”, bandery panamskiej, zawinął do czarnomorskiego portu na remont w marcu 2009 roku. Z powodu odmowy wypłaty należnych załodze wynagrodzeń został aresztowany w lipcu 2009 r. Załoga, której armator był winien 250.000 USD wynagrodzeń za 18 miesięcy pracy, musiała przetrwać na statku przy braku żywności i paliwa.

Dzięki pomocy ITF, 20 lipca ośmiu członków załogi zostało repatriowanych do domu do Władywostoku. ITF kontynuuje naciski na wypłacenie zaległych wynagrodzeń. Jako załoga szkieletowa, do czasu pozytywnego rozwiązania problemu na pokładzie statku pozostał kapitan i czterech członków załogi.

(hs)

Zmiany w kodeksie IMS

Od pierwszego lipca 2010 wejdą w życie nowe zapisy w kodeksie ISM, wprowadzone przez IMO na podstawie Rezolucji MSC.273(85), które to spowodują następujące zmiany:

- definicja „niezgodności dużej” (major non-conformity) w nowej postaci jasno wyjaśnia, iż może ona powstać zarówno poprzez brak efektywnego i systematycznego wdrażania wymogów Kodeksu, jak również poprzez wyraźne odstępstwa od Kodeksu, stanowiące zagrożenia dla bezpieczeństwa załogi lub statku oraz środowiska naturalnego, wymagające działań korygujących dla poprawienia niepożądanego stanu (art. 1.1.10);
- poprawione zapisy wyraźnie wymagają oceny wszystkich zagrożeń wpływających na statek, załogę i środowisko naturalne (art. 1.2.2);
- kapitan ma obowiązek regularnego przeglądania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) i zgłaszania jego niezgodności do wyznaczonej osoby w biurze armatora (art. 5.1.5.);
- wymóg ustanowienia procedur dla kluczowych operacji statkowych został rozszerzony o ustanowienie procedur dla bezpieczeństwa statku, ochrony środowiska morskiego jak również bezpieczeństwa załogi statku (art.7);
- wymóg wprowadzający niezwłoczne działania korygujące w obecnych zapisach odnosi się także do środków zapobiegających powtórzeniu wystąpienia niepożądanego zdarzenia (art. 9.2);
- wewnętrzne audyty, zarówno na statku jak, i w biurze armatora, powinny być przeprowadzane nie rzadziej, niż co 12 miesięcy, w nadzwyczajnych okolicznościach

termin 12 miesięcy może być wydłużony o 3 miesiące (art. 12.1);

- ocena systemu bezpiecznego zarządzania, dokonywana przez armatora, powinna stwierdzać, iż system jest skuteczny (art.12.2);
- dodano nowy artykuł, aby dostosować certyfikację ISM do wymogów Konwencji SOLAS odnośnie przedłużania przewidzianych prawem certyfikatów (art.13);
- wyraźnie rozpisano, iż audyt wewnętrzny musi się odbyć w przeciągu 3 miesięcy od audytu okresowego (art.14.4.3).

T. Listewnik

Krótko

Kara za rozlew

Kapitan masowca, który spowodował rozlew olejowy może zostać ukarany grzywną w wysokości 220 tys. USD, natomiast kara wymierzona armatorowi może być bliska 1 miliona USD. Jest to konsekwencja zdarzenia, jakie miało miejsce, gdy statek „Shen Neng 1” wszedł na mieliznę, powodując rozdarcie zbiorników dennych i wyciek ropy. Zdarzyło się to na obszarze wielkiej rafy koralowej w Australii i w przypadku przełamania się statku mogło spowodować największą katastrofę dla środowiska naturalnego.

(tl)

Morski rynek pracy w 2010 roku

Według analityków ze Światowej Organizacji Handlu (WTO) w 2010 roku można się spodziewać wzrostu wymiany towarów o blisko 9,5%. Jest to jedna z pierwszych dobrych wiadomości od czasu największego kryzysu, jaki wydarzył się w ostatnich 70-ciu lat i był odczuwalny również dla naszych miejsc pracy, czyli transporcie morskim. Przewiduje się zwiększenie eksportu z krajów rozwiniętych o blisko 7,5% oraz 11% z pozostałych krajów.

Jeżeli przewidywania ekonomistów się sprawdzą to w roku 2011 uda się osiągnąć stan gospodarki zbliżony do tego z 2008 roku. Niestety większość kryzysów gospodarczych charakteryzuje się tym, że już na samym początku dotyczą one transportu, który jednak odradza się jako jeden z ostatnich.

Na ogólnym rynku pracy przewiduje się, iż poziom bezrobocia w 2010 może pozostać na niezmienionym poziomie, jednak na marynarskim rynku pracy widać w ostatnich miesiącach lekkie ożywienie. Ludzie zmieniają pracę zazwyczaj z dwóch powodów: coś się pogorszyło lub nic się nie zmieniło w obecnej pracy. Większość marynarzy starała się przeczekać okres recesji i utrzymać zatrudnienie. Część z nas do-

świadczyła obniżek wynagrodzenia. Z wiadomości przekazywanych przez członków Związku, tam gdzie występowały obniżki wynagrodzeń, wynosiły one od 10 do 30%. Obniżki płac występowały również na statkach objętych układami zbiorowymi, lecz dotyczyły dodatków pozaukładowych. Najczęściej powtarzanym argumentem ze strony armatorów była zapowiedź odstawienia statków z eksploatacji (czyli utrata pracy) w przypadku nie zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, w tym załogowych. Zapowiedzi się sprawdziły, spora część statków została odstawiowana lub sprzedana, na innych zmniejszono prędkości przelotów. Większość armatorów operowała na granicy opłacalności lub wręcz traciła na przewozach utrzymując linie. Spora część polskich marynarzy straciła pracę na rzecz tańszych załóg. Bardzo trudno będzie je przywrócić.

Taki był wydzźwięk kryzysu w naszej branży. Z niecierpliwością oczekujemy na ożywienie w transporcie morskim, czyli także na marynarskim rynku pracy, licząc na to, iż nasze miejsca pracy nie będą już dłużej zagrożone.

T. Listewnik

Co zrobić, gdy statek udaje się w strefy zagrożone atakami pirackimi

(poradnik marynarza)

Największe ryzyko wtargnięcia piratów na statek istnieje przy jednym lub większej ilości poniższych czynników:

- niska prędkość - prędkość 15 węzłów wydaje się być graniczną dla ataków pirackich;
- niska wolna burta;
- nieadekwatne planowanie i procedury;
- widoczny niski stan zaalarmowania i/lub ewidentnych środków ochrony własnej;
- wyraźna wolna reakcja ze strony statku;
- sprzyjająca pogoda - prędkość wiatru powyżej 18 węzłów oraz wysokość fali powyżej 2m uznaje się za graniczne dla ataków pirackich.

Do ataku piraci najczęściej wykorzystują:

- małe, otwarte łodzie (skiffy) o dużej szybkości - najczęściej podchodzą baksztagiem (ukośnie) do burt i/lub od rufy;
- statek macierzysty (większa jednostka) - często są to odpowiednio przystosowane kutry rybackie, które umożliwiają błyskawiczne opuszczenie małych, szybkich łodzi do przeprowadzenia bezpośredniego ataku.

Pamiętaj:

- Najwięcej ataków przeprowadzono podczas wschodu lub zachodu słońca.
- Większość prób uprowadzeń została odparta przez załogi statków, które wcześniej uczestniczyły w planowaniu i przeszkoleniu w zakresie zastosowania pasywnych środków zaradczych.
- Jeżeli statek może rozwinąć prędkość powyżej 18 węzłów, nie zaleca się zwalniania w korytarzach tranzytowych.

ZAŁECANE NAJLEPSZE PRAKTYKI ZARZĄDZANIA (BMP) (wyciąg)

Wyjaśnienia:

UKMTO Dubaj - jest pierwszym punktem kontaktowym dla statków w regionie. Codzienna wymiana informacji pomiędzy Kapitanami i siłami zbrojnymi realizowana jest przez UKMTO Dubaj, rozmawiający ze statkami i współpracujący bezpośrednio z MSCHOA i dowódcami marynarki na morzu. UKMTO wymaga regularnych aktualizacji pozycji i zamierzonych ruchów statków, wykorzystując te informacje do pomagania jednostkom marynarki wojennej w utrzymywaniu dokładnego obrazu żeglugi.

Centrum Bezpieczeństwa Morskiego - Róg Afryki (MSCHOA) - jest władzą planującą i koordynującą dla sił Unii Europejskiej (EU NAVFOR) w Zatoce Adeńskiej oraz w obszarze u wybrzeży Somalii.

Morski Oficer Łącznikowy (MARLO) - operuje jako kanał dla wymiany informacji w ramach regionu między Połączonymi Siłami Morskimi (CMF) i wspólnotą żeglugi komercyjnej.

Zalecenia:

- Przed rozpoczęciem tranzytu przez obszar wysokiego ryzyka armator i Kapitan powinni przeprowadzić własną ocenę tego ryzyka w celu oszacowania prawdopodobieństwa i konsekwencji ataków pirackich na statek, w oparciu o najnowsze dostępne informacje. Rezultatem tej oceny powinien być dobór środków prewencji, złagodzenia skutków ataku i przywrócenia stanu wyjściowego, które będą kombinacją ustawowych wymagań i środków uzupełniających do zwalczania piractwa.
- Procedury zarządzania kryzysowego armatora powinny uwzględniać należyte środki reagowania na zagrożenie piractwem poprzez przyjęcie zaleconych między innymi przez IMO praktyk odpowiadających konkretnym okolicznościom i typowi statku.
- Władze marynarki wojennej wymagają zgłoszenia przejścia z wyprzedzeniem, aby były w stanie zidentyfikować stopień narażenia na atak i zaplanować właściwą ochronę.
- Chociaż należy podejmować działania uniemożliwiające wejście piratów na statek, najważniejsze jest bezpieczeństwo załogi i pasażerów.
- Zdecydowanie zaleca się, aby działy zarządzania i/lub eksploatacji armatora uzyskały dostęp do zastrzeżonych sekcji strony internetowej MSCHOA ([http://www/mschoa.org](http://www.mschoa.org)) i mogły dokonać przeglądu zawartych tam informacji oraz podzielić się nimi ze swoją flotą.
- Od armatora zależy wykorzystywanie prywatnej ochrony, ale nie jest zalecane używanie uzbrojenia.
- Należy rozpatrzyć dodatkowe środki dla zwiększenia ilości marynarzy wachtowych.
- Należy rozpatrzyć wyposażenie statku w Środki Samoochrony (SPM) przed przejściem przez obszary wysokiego ryzyka.
- Przed przejściem przez rejon zagrożony należy przekazać załodze statku maksymalną ilość niezbędnych informacji.
- Przygotowania do przejścia przez zagrożoną strefę nie powinny generować nadgodzin, aby załoga w czasie tranzytu była dobrze wypoczęta.
- Oficerowie powinni przećwiczyć manewrowanie zygzakami i sprawdzić, jaki wpływ mają takie manewry na prędkość statku.

- Należy dobrze zaplanować system wacht (dodatkowy obserwator na mostku), a na statkach z siłowniami bez wachtowymi powinien być wachtowy.
- Statek powinien być wyposażony we wszelką literaturę związaną z ochroną przed atakami pirackimi, która powinna być udostępniona wszystkim członkom załogi.
- Jeżeli statek nie ma dostępu do Internetu, powinno się zapewnić odpowiednio wcześniej zaopatrzenie statku w najświeższe informacje dotyczące danej strefy, które nie mogą być rozpowszechniane morskimi środkami komunikacji.
- Zabezpieczyć i kontrolować dostęp na mostek, do siłowni, pomieszczenia maszyny sterowej oraz pomieszczeń załogowych (przestrzeni wewnętrznych). Wszystkie potencjalne punkty dostępu (drzwi, włązy, wentylatory itd.) powinny zostać ocenione pod kątem ryzyka i odpowiednio zabezpieczone, zwłaszcza jeśli potencjalny punkt dostępu jest dostatecznie duży, aby wszedł przezeń napastnik. Dostęp do i z pomieszczeń oraz wewnętrznych przestrzeni roboczych podczas przechodzenia w tranzycie przez obszar wysokiego ryzyka powinien zostać ograniczony do jednego punktu wejścia.
- Sprawdzić, czy wszystkie drabiny i wyposażenia zaburtowe są zwinięte lub wciągnięte na pokład.
- Sprawdzić, czy środki samoochrony zainstalowane z wyprzedzeniem są nadal dobrze zamontowane i funkcjonują tak jak zamierzono.

Statkowa polityka AIS

SOLAS zezwala Kapitanowi na podejmowanie decyzji dotyczącej wyłączenia AIS (systemu automatycznej identyfikacji), jeśli przekonany jest on, że używanie systemu zwiększa ryzyko narażenia statku. Mimo to, aby siły marynarki wojennej mogły śledzić statek na obszarze GoA (Zatoki Adeńskiej), zaleca się kontynuowanie transmisji AIS, przy ograniczeniu jej do tożsamości statku, pozycji, kursu, szybkości oraz informacji dotyczących statusu nawigacyjnego i bezpieczeństwa. Aktualnie siły marynarki wojennej zalecają całkowite wyłączenie AIS. Przed podjęciem ostatecznej decyzji zaleca się kontakt z MSCHOA.

PRZYGOTOWANIE DO PRZEJŚCIA PRZEZ STREFĘ ATAKÓW PIRACKICH

Poniżej przedstawiono kilka propozycji, które powinny zostać rozpatrzone przed przejściem przez zagrożoną strefę:

1. Jeśli statek ma stosunkowo niską wolną burtę, rozpatrzyć możliwość zwiększenia szerokości nadburcia dla uniemożliwienia zarzucenia haków. Sprawdzić stronę internetową MSCHOA dla uzyskania przykładów takich rozwiązań.
2. Zaleca się wyznaczenie punktu zbiorczego albo „cytadeli” na wypadek ataku pirackiego oraz sprawdzenie procedur zamykania, celem opóźnienia dostępu do kontroli nad statkiem i zyskania czasu. W sytuacji idealnej powinno to być z dala od grodzi i iluminatorów. Ze względu na

trwającą debatę na temat zastosowania cytadel oraz metod ich użycia, zaleca się kapitanom regularne sprawdzanie tej sprawy w MSCHOA.

3. Rozpatrzyć należy wykorzystanie manekinów przy relingach, aby udawały dodatkowych obserwatorów „na oku”. Jeśli jednak konstrukcja statku powoduje istnienie martwych obszarów, wówczas może zachodzić konieczność obsadzenia ich ludźmi.



4. Sugeruje się utrzymywanie pomp pożarowych i/lub węży pod ciśnieniem i w gotowości do użycia w miejscach najwyższego zagrożenia.
5. Rozpatrzyć należy także stworzenie kurtyny wodnej wokół statku dla dodatkowego powstrzymania przed wejściem napastników.
6. Rozpatrzyć należy zastosowanie drutu kolczastego/barrier fizycznych wokół rufy/najniższych punktów dostępu, odpowiednio do bezpieczeństwa załogi i jej drogi ucieczki.
7. Rozpatrzyć należy prowadzenie obserwacji przy użyciu noktowizorów w porze nocnej.
8. Rozpatrzyć należy wykorzystywanie do obserwacji telewizji przemysłowej (jeśli jest zamontowana).

W TRANZYCIE

- 1) Załoga statku nie powinna być narażona na nieuzasadnione ryzyko spowodowane wykorzystywaniem środków samoochrony (SPM).

- 2) Wszystkie statki wewnątrz GoA wzywane są zdecydowanie do korzystania z IRTC i kierowania się instrukcjami oraz harmonogramami MSCHOA dostępnymi na stronie internetowej MSCHOA.
- 3) W porze nocnej nie należy wyłączać świateł nawigacyjnych. Kieruj się wytycznymi władz Państwa Bandery.
- 4) Światła pokładowe należy włączać jedynie, jeśli wymaga tego bezpieczeństwo.

Chroń załogę przed narażaniem jej na zbędne ryzyko. Na pokładzie podczas przechodzenia przez obszar wysokiego ryzyka należy wykonywać jedynie niezbędne prace. Kapitanowie powinni, tak dalece, jak to jest możliwe, utrzymywać załogę poza otwartymi przestrzeniami w porze nocnej, mając jednak świadomość obowiązku prowadzenia przez cały czas pełnej i właściwej obserwacji.

Nie inicjuj oporu, może to prowadzić do wzrostu przemocy i skrzywdzenia załogi.

10 PUNKTÓW, O KTÓRYCH NALEŻY PAMIĘTAĆ

1. Piractwo jest interesem

Mieście świadomość, że piractwo w Somalii różni się od piractwa w innych regionach w dwóch zasadniczych kwestiach:

- Piraci atakują statek głównie po to, aby zająć go wraz z załogą dla okupu, ale także rabują mienie i wyposażenie znajdujące się na statku. Skuteczne akty piractwa wiążą się z przetrzymywaniem załogi dla okupu.
- Piraci somalijscy uważają akty piractwa za interes, uznając wszelkie zbędne szkody lub obrażenia cielesne załogi jako utrudnienie w negocjacjach w sprawie okupu. Do dzisiaj przemoc wobec załóg statków jest na stosunkowo niskim poziomie w porównaniu z innymi regionami wokół Afryki.

2. Pozostań spokojny

W trakcie ataku może dojść do wymachiwania bronią lub do jej użycia. Dotąd wszystko wskazuje na to, że działania takie mają na celu zastraszenie kapitanów, aby stali się ulegli. Jeśli twój statek opanują piraci, spokojna postawa pomoże zmniejszyć stopień przemocy. Pamiętaj, natychmiast po zakończonym powodzeniu ataku, piraci mogą obawiać się odbicia statku przez siły zbrojne. Będą zadowoleni z przejęcia władzy nad statkiem i załogą, i będą starali się o wzmocnienie swej ilości w możliwie krótkim czasie. Duże znaczenie ma na tym etapie unikanie powodowania wzrostu napięcia z piratami, ponieważ może to spowodować obrażenia lub szkody dotyczące was samych.

3. Akceptacja

Jeśli twój statek opanowany został przez piratów, zaakceptuj to, że możesz być przez nich przetrzymywany przez dłuższy czas. Typowy okres przetrzymywania wynosi od 6 do 12 tygodni, ale może trwać znacznie dłużej, w zależności od powodzenia negocjacji. Powinieneś:

- Zapewnić piratów, że nie będziesz sprawiał im kłopotów.
- Starać się utrzymywać na statku możliwie najlepsze warunki bytowe - negocjuj to w razie potrzeby z piratami. Pamiętaj, że na statku w czasie uprowadzenia może żyć pięćdziesięciu lub więcej piratów. Przejmą oni kabiny, jednak jeśli będziecie rozsądni, możecie zachować dla siebie i pozostałych członków załogi dobre warunki.
- Wykonuj pozytywne, rutynowe ćwiczenia fizyczne i psychiczne. Pozwoli ci to dawać sobie radę z przetrzymywaniem i pomoże produktywnie spędzać czas. Staraj się utrzymywać regularny harmonogram snu.



4. Współpracuj, kiedy jest to możliwe

Współpracuj w zakresie żądań piratów. Pamiętaj, że podczas twego przetrzymywania prowadzone są negocjacje. W ramach tych negocjacji piraci mogą inscenizować przemoc lub akty zastraszania, aby wesprzeć swoje żądania. Mogą także domagać się od was pozowania do fotografii, albo zbierać was na pokładzie, gdzie będziecie wyraźnie widoczni. Działania te stanowią część procesu negocjacyjnego i nie należy się im sprzeciwiać. Staraj się utrzymać pozytywny nastrój psychiczny, a kiedy to tylko możliwe, wykazuj dobry humor. Jeśli będziesz „lubiany” przez napastników, zachodzi mniejsze prawdopodobieństwo podania cię molestowaniu lub przemocy.

5. Bądź przygotowany

Ostrzeż rodzinę i krewnych w domu o ewentualnych istniejących zagrożeniach. Może to wywołać pewne zmartwienia, ale omówienie tych spraw w sposób otwarty przed przechodzeniem tego obszaru, pomoże im dać sobie radę w sytuacji, gdy będziesz przetrzymywany, jeśli statek zostanie opanowany przez piratów. Możesz zostać zmuszony (lub poproszony) do skontaktowania się z rodziną w trakcie przetrzymywania. Możesz otrzymać nakaz poinformowania rodziny, że rzeczy mają się na statku znacznie gorzej niż w rzeczywistości. Upředzenie o możliwości zaistnienia takiej sytuacji spowoduje znaczne zmniejszenie negatywnego wpływu na twych najbliższych w domu, niż miałyby to miejsce, gdyby nie zostali oni przygotowani i nie rozumieli przebiegu wydarzeń.

6. Unikaj narkotyków

„Khat” jest powszechnie używanym narkotykiem w regionie Somalii. Jeśli piraci na twoim statku używają tego lub innych narkotyków, powinieneś zachowywać ostrożność i unikać jakichkolwiek konfrontacji, kiedy są oni pod wpływem działania takich substancji. W czasie przetrzymywania nie powinieneś dać się skusić do wzięcia narkotyków. Użycie narkotyków może przynieść chwilową ulgę, jednak negatywne skutki głodu narkotykowego oraz zwiększone napięcie w wyniku łaknienia, mogą doprowadzić do zbędnej przemocy ze strony napastników.

7. Nie wdawaj się w spory

Nie angażuj się w spory między porywaczami. Pamiętaj, że piraci mogą obawiać się innych grup piratów, oprócz normalnych napięć regularnie występujących w tym regionie. Takie napięcia lub obawy mogą prowadzić do kłótni lub walk między piratami. Staraj się pozostawać z dala od takich sporów.

8. Bądź cierpliwy

Miej świadomość, że proces wpłacania okupu jest bardzo stresujący dla piratów, dlatego mogą oni być bardziej wzburzeni niż normalnie. W tym czasie staraj się unikać kontaktów z piratami. Skoncentruj się na ustanowieniu rutyn i wzorców zachowania, nie zwracając na siebie zbędnej uwagi. Może upłynąć kilka dni między zapłaceniem okupu a uwolnieniem zakładników. Nie spodziewaj się natychmiastowego uwolnienia.

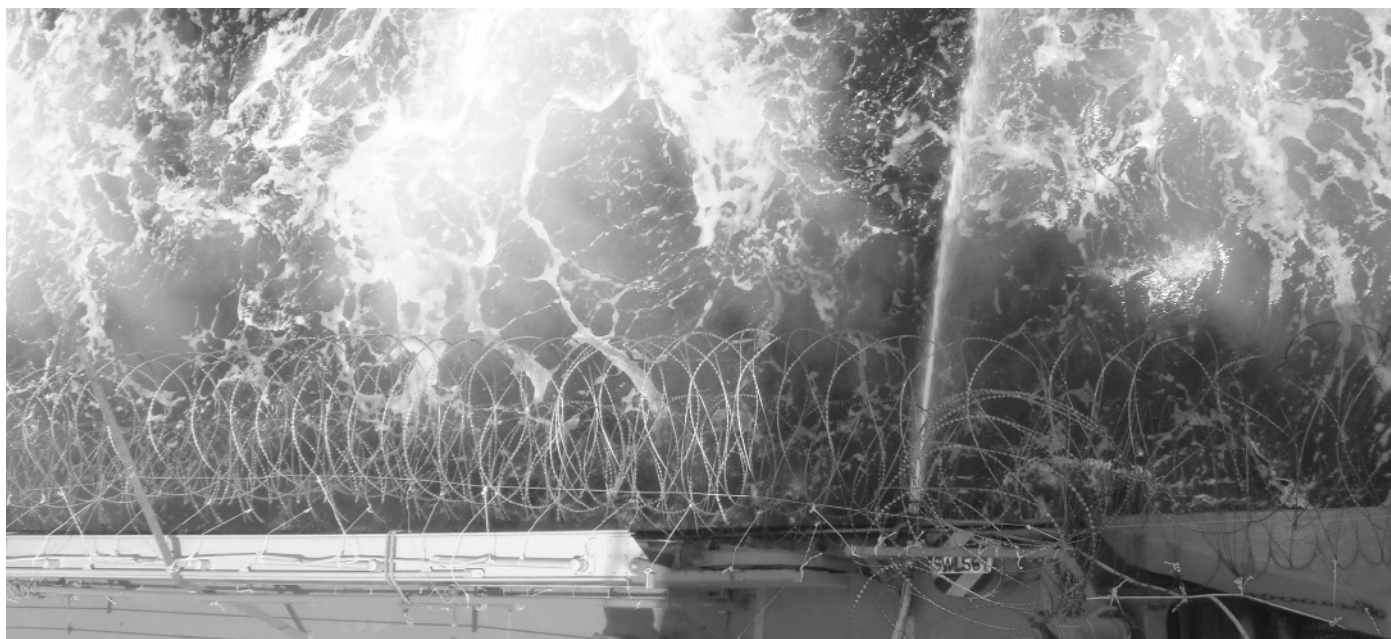
9. Weź udział w spotkaniu informacyjnym po wydarzeniu

Przyczyn się do odbycia spotkania informacyjnego tak wcześnie po zwolnieniu, jak to tylko możliwe. Informacje, jakie przekażesz, mogą pomóc ci poradzić sobie z tym, czego doświadczyłeś, oraz pomogą władzom w uzyskaniu dokładniejszego obrazu taktyk i metod stosowanych przez piratów. Informacje te mogą pomóc w zapobieganiu lub zajmowaniu się atakami w przyszłości. Staraj się zapamiętać możliwie najwięcej o piratach, ich działaniach, wyposażeniu, zwyczajach, komunikowaniu się na statku i poza statkiem, posiadanym uzbrojeniu, ilości osób na statku, rutynach, zmianach personelu itd. Przekaż te informacje podczas spotkania informacyjnego po wydarzeniu w celu udzielenia pomocy władzom.

10. Staraj się o porady

Po zwolnieniu staraj się o porady i wsparcie. Obserwuj swoje nastroje i zachowania po uwolnieniu. Nie reaguj negatywnie, jeśli inni komentują zmiany twojej osobowości czy twoje zachowania. Pamiętaj, że przeszedłeś przez trudne i stresujące doświadczenia. Musisz dawać sobie radę z emocjonalnymi, fizycznymi i psychicznymi skutkami swego przeżycia. Bądź otwarty w kwestiach swego doświadczenia, akceptuj wszelką dostępną pomoc.

Opracowanie - Tymoteusz Listewnik
foto - Piotr Nowicki



„Pasażerowie na gapę”

Terminem „pasażer na gapę” określa się osobę, która bez wiedzy armatora lub upoważnionej osoby wchodzi na statek i znajduje się na nim podczas podróży morskiej. Pasażerowie na gapę istnieją tak długo, jak tylko istnieje żegluga międzynarodowa, ale problem ten zaczyna narastać.



foto - www.itfseafarers.org

W ostatnich czasach coraz więcej ludzi opuszcza swoje ojczyste kraje w poszukiwaniu lepszego życia z większymi szansami poprawy swej sytuacji materialnej, albo uciekają przed dyskryminacją, wojnami czy innymi konfliktami. W swojej desperacji, przy braku pieniędzy na podróż, coraz więcej ludzi decyduje się na podróż „na gapę”. Najczęściej zdarza się to w biednych krajach afrykańskich czy azjatyckich.

Dlaczego stanowi to problem?

„Pasażerowie na gapę” na statkach stwarzają problemy prawne dla władz portu zawinięcia, finansowe dla armatorów i problemy ludzkie dla załóg statków na których się znaleźli. Z najgorszymi przypadkami mamy do czynienia, gdy liczba takich „pasażerów” przewyższa liczbę członków załogi lub gdy nie uzyskują oni zgody na zejście na ląd.

ITF uważa, że rządy poszczególnych państw muszą ustanowić odpowiednie procedury postępowania z pasażerami na gapę, które nie będą obciążały odpowiedzialnością lub winą armatorów czy członków załóg.

Jakie prawa mają „pasażerowie na gapę”?

Międzynarodowa konwencja dotycząca „pasażerów na gapę” została podpisana 50 lat temu, jednak do dzisiaj nie weszła w życie, gdyż zbyt mała liczba państw ją ratyfikowała. Konwencja ta reguluje takie sprawy jak odpowiedzialność kapitana statku lub odpowiednich władz w przypadku odkrycia „pasażerów na gapę”, problemy związane z ich powrotem do kraju pochodzenia, łącznie ze związanymi z tym kosztami.

Pomimo tego, że konwencja ta nie weszła w życie, sytuacja pasażerów na gapę jest regulowana przez ONZ-towską Deklarację Praw Człowieka i Europejską Konwencję Praw Człowieka. Dotyczą one prawa do życia, zakazu stosowania tortur, poniżającego traktowania, niewolnictwa, dyskryminacji i innych podstawowych praw człowieka.

Jak należy postępować?

„Pasażerowie na gapę” stwarzają załogom problemy, ale nie są oni kryminalistami, zatem powinny być respektowane ich podstawowe prawa człowieka oraz powinni być na statku traktowani godnie. Jeżeli zdarzy się sytuacja, że znajdziemy na statku „pasażera na gapę” powinniśmy:

- sprawdzić stan jego zdrowia;
- ustalić jego tożsamość i przyczyny, dla których znalazł się na statku;
- zorganizować wyżywienie i zakwaterowanie;
- przedstawić mu procedury alarmowe, wyposażyć go w kamizelkę ratunkową i zabezpieczyć miejsce w łodzi ratunkowej;
- poinformować armatora lub agenta;
- kapitan powinien przygotować i podpisać raport dla władz portu przeznaczenia, zawierający wszystkie okoliczności związane z wydarzeniem.

„Pasażer na gapę” nie powinien być aresztowany czy zatrzymany co nie ogranicza uprawnień kapitana do utrzymania dyscypliny na statku oraz nie powinien być zmuszany do pracy.

H.S.

Krótko

Czy Konwencja MOP o pracy na morzu wejdzie w życie w przyszłym roku?

Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) spodziewa się, że Konwencja o pracy na morzu (MLC), ustalająca minimalne standardy, jak zakwaterowanie, wyżywienie, zdrowie i inne warunki pracy i życia marynarzy, wejdzie w życie w roku 2011. Warunkiem obowiązywania Konwencji jest ratyfikacja jej przez co najmniej 30 państw, członków MOP, posiadających przynajmniej 1/3 tonażu światowej floty. Do chwili obecnej Konwencja MLC została ratyfikowana przez 10 państw posiadających łącznie 46% światowego tonażu brutto. MOP spodziewa się, że wymóg ratyfikacji przez 30 państw zostanie spełniony w końcu 2010 lub na początku 2011 roku.

Jak już pisaliśmy w poprzednim wydaniu Biuletynu Morskiego, w Polsce trwa proces legislacyjny, który zakończy się ratyfikacją Konwencji najprawdopodobniej jeszcze w tym roku.

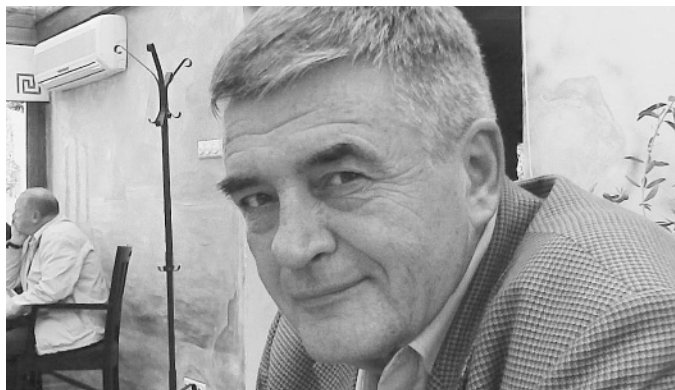
(hs)

Wybory w morskiej „Solidarności”

W roku 2010 mija kolejna kadencja władz naszego Związku. Trwają zebrania delegatów i kongresy poszczególnych struktur Związku, zarówno terytorialnych jak i branżowych. W jednostkach grupujących marynarzy i rybaków wybory zostały już zakończone. Przedstawiamy władze wybrane na kadencję 2010 - 2014.

Organizacje podstawowe

Ze względu na brak miejsca przedstawiamy jedynie przewodniczących Komisji Zakładowych czy Międzyzakładowych w poszczególnych organizacjach podstawowych zrzeszonych w Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.



Janusz Maciejewicz

Organizacja Międzyzakładowa Marynarzy i Rybaków w Gdyni - Przewodniczącym Komisji Międzyzakładowej został ponownie wybrany Andrzej Kościk.

Organizacja Międzyzakładowa przy Polskiej Żegludzie Morskiej w Szczecinie - ze względu na uchybienia formalne, Regionalna Komisja Wyborcza wydała decyzję (podtrzymaną przez Zarząd Regionu) o powtórzeniu wyborów. Aktualnie trwają procedury wyborcze.

Organizacja Międzyzakładowa przy „Dalmor” SA w Gdyni - Przewodniczącą Komisji Międzyzakładowej została wybrana Teresa Wcisło.

Organizacja Międzyzakładowa przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej w Kołobrzegu - Przewodniczącym Komisji Międzyzakładowej został ponownie wybrany Tadeusz Rutkowski.

Organizacja Międzyzakładowa Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych w Gdyni - Przewodniczącym Komisji Międzyzakładowej został wybrany Krzysztof Kowalczyk.

Organizacja Zakładowa Przy Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku - Przewodniczącym Komisji Zakładowej został wybrany Roman Smulski.

Organizacja Marynarzy Kontraktowych w Szczecinie - Przewodniczącym Komisji Międzyzakładowej został wybrany ponownie Tymoteusz Listewnik.

Organizacja Międzyzakładowa przy PPDiUR „Odra” w Świnoujściu - ze względu na zakończenie działalności i likwidację organizacji wyborów nie przeprowadzono.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków

W dniach 18 - 19 maja 2010 r. odbyło się w Gdyni X Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. Na zebraniu tym Przewodniczący Rady Sekcji, Janusz Maciejewicz przedstawił sprawozdanie z działalności Rady w kadencji 2006 - 2010.

Podczas zebrania przyjęto szereg uchwał, dotyczących między innymi zmian Regulaminu Sekcji, dofinansowania organizacji podstawowych wchodzących w skład Sekcji czy tworzenia funduszy celowych.

X WZD KSMMiR dokonało również wyborów nowych władz Sekcji na kadencję 2010 - 2014. Przewodniczącym Rady Sekcji został wybrany ponownie Janusz Maciejewicz. Ponadto wybrano skład Rady Sekcji, Komisji Rewizyjnej oraz delegatów na Kongres Sekretariatu Transportowców. Pełny skład Rady Sekcji oraz Komisji Rewizyjnej przedstawiamy w innym miejscu Biuletynu.

Sekretariat Transportowców

W skład Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” wchodzi sześć sekcji krajowych z branży transportu. Są to: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków, Sekcja Krajowa Kolejarzy, Sekcja Krajowa Portów Morskich, Sekcja Krajowa Przedsiębiorstw Zaplecza Kolei, Sekcja Krajowa Państwowych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej oraz Sekcja Krajowa Drogownictwa. W skład Sekretariatu wchodzi również Organizacja Międzyzakładowa Kierowców Zawodowych.



Delegaci na X WZD KSMMiR NSZZ „Solidarność”

W dniach 21 - 22 czerwca 2010 r. odbył się Kongres Sekretariatu. Podczas Kongresu dokonano wyboru władz Sekretariatu na kadencję 2010 - 2014. Z Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków kol. Janusz Maciejewicz został Wiceprzewodniczącym Rady Sekretariatu, kol. Kazimierz Sikora został członkiem Rady Sekretariatu, a kol. Piotr Gajos został członkiem Komisji Rewizyjnej. Pełny skład Rady Sekretariatu i Komisji Rewizyjnej przedstawiamy w innym miejscu Biuletynu.

H.S.

foto - KSMMiR

Kadencja 2010 - 2014

Władze Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Rada Sekcji

Janusz Maciejewicz - Przewodniczący
Jacek Cegielski - Wiceprzewodniczący
Tadeusz Rutkowski - Skarbnik
Andrzej Kościk - Członek Prezydium
Tymoteusz Listewnik - Członek Prezydium
Kazimierz Mackało - Członek Prezydium
Krzysztof Adamczyk - Członek
Bartosz Domagała - Członek
Krzysztof Kowalczyk - Członek

Adam Mazurkiewicz - Członek
Marek Radzikowski - Członek
Roman Smulski - Członek
Teresa Wcisło - Członek

Komisja Rewizyjna

Mirosława Józefowicz - Przewodnicząca
Jan Gierke - Członek
Maria Kucharska - Członek
Bożena Szmajdzińska - Członek

Władze Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”

Rada Sekretariatu

Bogdan Kubiak - Przewodniczący
Henryk Grymel - Wiceprzewodniczący
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Marek Podskalny - Wiceprzewodniczący
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Janusz Maciejewicz - Wiceprzewodniczący
(Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków)
Andrzej Tracz - Wiceprzewodniczący
(Sekcja Krajowa Drogownictwa)
Zbigniew Kowalski - Sekretarz (Sekcja Krajowa
Przedsiębiorstw Zaplecza Kolei)
Mariusz Połom - Członek Prezydium
(Sekcja Krajowa Portów Morskich)
Wiesław Pełka - Członek Prezydium
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Bronisław Beńko - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Waldemar Bogatkowski - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Janusz Harasimiuk - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Ryszard Hatylak - Członek
(Sekcja Krajowa Portów Morskich)
Mirosław Irla - Członek (Sekcja Krajowa
Przedsiębiorstw Zaplecza Kolei)

Zbigniew Kazirod - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Roman Kowalski - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Sławomir Kubera - Członek
(Sekcja Krajowa Drogownictwa)
Jan Majder - Członek (Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Jerzy Nowak - Członek (Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Bogdan Pietrusiński - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Maria Sędek - Członek (Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Kazimierz Sikora - Członek (Krajowa Sekcja
Morska Marynarzy i Rybaków)

Komisja Rewizyjna

Mieczysław Cykman - Przewodniczący
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Piotr Gajos - Członek (Krajowa Sekcja Morska
Marynarzy i Rybaków)
Alfred Leszek - Członek
(Sekcja Krajowa Portów Morskich)
Aneta Taborska - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)
Jarosław Walczak - Członek (Sekcja Krajowa
Przedsiębiorstw Zaplecza Kolei)
Dorota Zając - Członek
(Sekcja Krajowa Kolejarzy)

Nowy Komisarz ds. rybołówstwa i gospodarki morskiej

Pani Komisarz Maria Damanaki i jej priorytety

9 lutego 2010 r. Maria Damanaki została mianowana nową europejską Komisarz odpowiedzialną za gospodarkę morską i rybołówstwo. Jest Greczynką i pochodzi z Krety. Ukończyła Politechnikę Ateńską z tytułem inżyniera chemika. Będąc studentką, w roku 1973 aktywnie uczestniczyła w powstaniu przeciw dyktaturze. Karierę parlamentarną w Grecji rozpoczęła w szeregach partii PASOK (Grecka Partia Socjalistyczna).



Podczas przesłuchania przed Komisją ds. Rybołówstwa Parlamentu Europejskiego przedstawiła swoje priorytety w działaniach jako przyszła Komisarz.

Pierwszy z nich to wdrożenie reformy Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE. W dziedzinie zarządzania nowa komisarz rozważa decentralizację procedury podejmowania decyzji tak, by zmobilizować przedstawicieli sektora i przekazać im większą odpowiedzialność. Zamierza także zmienić system przydziału kwot w taki sposób, by stał się on narzędziem wyważenia rozmiarów floty w stosunku do

zasobów rybnych, a jednocześnie chronił drobne rybołówstwo przybrzeżne.

„Rybołówstwo nie jest jedynie źródłem żywności - zadeklarowała nowa Komisarz. Dla naszych stref przybrzeżnych rybołówstwo symbolizuje bezpieczeństwo, szczególną kulturę i historię. To prawdziwy styl życia. Trudnego życia. Wiem coś o tym: sama urodziłam się w wiosce rybackiej. Jedynie rentowne rybołówstwo może zagwarantować rybakom i ich rodzinom odpowiedni poziom życia. Żeby zajęcie to było opłacalne, morza muszą dostarczać ryb w sposób trwały i zrównoważony”.

Drugi priorytet to skuteczniejsze egzekwowanie zasad Wspólnej Polityki Rybołówstwa. Jeżeli głównym celem jest zrównoważony rozwój rybołówstwa, należy go postrzegać w trzech płaszczyznach: środowiskowej, gospodarczej i społecznej. Ma on bowiem polegać na przywróceniu zdrowych zasobów rybnych, by do sektora powrócił dobrobyt gospodarczy, i podtrzymać tkankę społeczną stref przybrzeżnych. Te cele można osiągnąć jedynie egzekwując ściśle respektowanie obowiązujących zasad, zwłaszcza jeśli chodzi o połowy, odrzuty i walkę z nielegalnym rybołówstwem.

Trzeci priorytet w działaniach nowej Komisarz polega na skonsolidowaniu zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej. Tu także mowa jest o rozwoju zrównoważonym. Chodzi mianowicie o lepsze wykorzystanie potencjału mórz i oceanów, by przyczynić się do wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy, a to wszystko przy jak najmniejszym koszcie dla środowiska.

Pani Komisarz wymieniła też kilka sektorów, które wydają jej się kluczowe dla przyszłości sektora morskiego w Europie, między innymi źródła energii odnawialnej, ogólnoeuropejskie sieci przesyłu energii, autostrady morskie, transport krótkodystansowy i nowe technologie morskie. Zdaniem pani Komisarz strategiczne podejście do poszczególnych akwenów morskich wydaje się niezbędne, aby móc zaproponować rozwiązania szyte na miarę dla każdego regionu morskiego.

Spotkanie z przedstawicielami ETF

22 kwietnia 2010 delegacja Europejskiej Federacji Transportowców spotkała się z Komisarz Marią Damanaki. Poza przedstawieniem nowej Komisarz struktury i działalności ETF, celem spotkania było przekazanie priorytetów i punktu widzenia zatrudnionych na statkach rybaków w sprawie trwającej właśnie reformy Wspólnej Polityki Rybackiej.

Po wyrażeniu uznania za położenie nacisku na zatrudnienie podczas przesłuchania Pani komisarz przez Parlament Europejski, Sekretarz Sekcji Rybackiej ETF, Philippe Alfonso stwierdził z rozczarowaniem, że w podsumowaniu konsultacji przeprowadzonych przez Komisję Europejską

na temat kierunków reformy Wspólnej Polityki Rybackiej, jej wymiar społeczny nie znalazł właściwego odzwierciedlenia. Pani Komisarz zgodziła się, że wymiar społeczny powinien być głównym nurtem w polityce rybackiej i poprosiła aby w najbliższej przyszłości ETF przedstawił konkretne propozycje, jak poprawić aktualną sytuację.

Pani Komisarz i ETF zgodzili się, że dialog społeczny może odgrywać kluczową rolę w dążeniu do zrównoważonego rybołówstwa i uznali, że istnieje potrzeba poprawienia reprezentatywności partnerów społecznych i sprawienia, aby dialog ten był bardziej istotny i konkretny. W perspektywie planowanej regionalizacji zarządzania rybołówstwem podstawową sprawą jest, aby każda grupa interesów była właściwie reprezentowana na szczeblu krajowym czy regionalnym. W tym celu, zdaniem ETF, reprezentacje partnerów społecznych na szczeblu krajowym powinny być wspierane przez przyszłe finansowe instrumenty stosowane w rybołówstwie. Niektóre kraje, w których - z różnych przyczyn - brak aktualnie właściwej reprezentacji partnerów społecznych powinny być nakłaniane przez Komisję Europejską do zmiany tej sytuacji. Ostatnie obserwacje wykazały, że we wspieraniu aktywności partnerów społecznych w kontekście dwustronnego i trójstronnego dialogu społecznego, fundamentalną rolę odgrywają krajowe administracje.

Mając na względzie osiągnięcie zrównoważenia społecznego i ochrony środowiska, ETF popiera stosowanie w polityce rybackiej zasady warunkowości. Na przykład podczas zarządzania rybołówstwem rozdział uprawnień połowowych powinien być uzależniony od przestrzegania przez armatorów zasad społecznych, a wśród nich wymagań dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy, zbiorowych warunków pracy i płacy czy od przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Ta sama zasada powinna być stosowana przy rozdziale środków pomocowych z przyszłych instrumentów finansowych stosowanych w rybołówstwie czy podczas przyznawania uprawnień połowowych w ramach międzynarodowych umów o partnerstwie w dziedzinie rybołówstwa. Zastosowanie tej zasady, w opinii ETF, mogłoby być sposobem na poprawę aktualnej sytuacji socjalnej w tym sektorze. Komisarz Damanaki przyznała, że jest zainteresowana takim podejściem i obiecała rozpoczęcie przez podległe jej służby prac nad znalezieniem sposobów zastosowania tej zasady w różnych działaniach dotyczących rybołówstwa.

Zwracano uwagę Pani Komisarz na konieczność wejścia w życie klauzul socjalnych, zawartych w międzynarodowych umowach o partnerstwie w rybołówstwie. Aktualne wersje klauzul okazały się nieskuteczne, jeśli chodzi o gwarancje uczciwych warunków pracy dla rybaków z krajów trzecich. Dalsze rozmowy z partnerami społecznymi na temat możliwych opcji, które wzmocniłyby skuteczność tych klauzul, mogłyby mieć miejsce już w najbliższych miesiącach.

ETF postulował również lepszą integrację rybołówstwa ze zintegrowaną polityką morską Unii Europejskiej, równoległe z lepszym połączeniem wymiarów społecznych

różnych sektorów gospodarki morskiej. Na przykład ETF jest zwolennikiem utworzenia ścieżki edukacyjnej, która oferowałaby ludziom możliwość przemieszczania się między sektorami morskimi i mogłaby uczynić rybołówstwo bardziej atrakcyjnym dla młodych.

Potwierdzając swoje deklaracje złożone podczas przesłuchania w Parlamencie Europejskim, Pani Damanaki stwierdziła, że jest bardzo zainteresowana sprawami zatrudnienia i wymiarem społecznym rybołówstwa. Potwierdziła również swoją wolę przekształcenia tego zainteresowania w konkretne propozycje. Zgodziła się także z tym, że istnieje potrzeba lepszej koordynacji prac między DG MARE (dyktoriał generalny ds. rybołówstwa i gospodarki morskiej) a służbami innych Komisarzy w sprawach socjalnych. Zasygnalizowała swój zamiar ściślejszej współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) i Międzynarodową Organizacją Pracy (MOP).

H.S. (foto - archiwum)

Krótko

Wadliwe zwalniaki hydrostatyczne

Zgodnie z kodeksem LSA, będącym uzupełnieniem do konwencji SOLAS, zwalniaki hydrostatyczne, używane głównie przy tratwach ratunkowych, powinny się uaktywniać na głębokości do 4m. Szwedzka instytucja właściwa dla spraw transportu, Swedish Transport Authority, przeprowadziła testy tureckiego zwalniaka hydrostatycznego Feiner, wyprodukowanego przez Feneri Denizcilik Egetim Dos Ticaret Ltd. Testy wykazały, iż 8 na 10 zwalniaków aktywowało się na głębokości powyżej 4 m. Ponadto większość z testowanych urządzeń nie była w stanie przeciąć falenia łączącego tratwę ze statkiem.

W tej sytuacji Lloyd's zaleca, aby wszyscy armatorzy, których statki posiadają wspomniany zwalniak hydrostatyczny, podjęli działania prowadzące do wymiany tych urządzeń na inne, ponieważ nie spełniają one podstawowych wymogów bezpieczeństwa.

(tl)

Evergreen rozbudowuje flotę

Krótko po ogłoszeniu programu rozbudowy floty, obejmującego blisko 100 statków, Evergreen zamówił 10 kontenerowców o pojemności 10800 TEU każdy oraz rozważa zamówienie kolejnych 12 podobnych statków w CSBC z Tajwanu, teraz gdy koszt budowy statków jest nadal relatywnie niski. Firma zapowiada, iż wszystkie 100 statków zostanie dostarczone w przeciągu 10 lat, a pierwsze z zamówionych wejdą do eksploatacji w 2013 roku. Wszystkie projekty nowych statków przewidują zaawansowane i przyjazne dla środowiska rozwiązania techniczne, przy czym koszt budowy nie będzie przekraczał 10 000 USD za TEU.

(tl)

Ubezpieczenia społeczne

Zmiana przepisów w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w UE

Od 1 maja 2010 roku zaczęło obowiązywać Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 883/2004 z dnia 29.04.2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 987/2009 z dnia 16.09.2009 r. dotyczące wykonywania Rozporządzenia (WE) Nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.

Oba te rozporządzenia zastępują dotychczas obowiązujące Rozporządzenie (EWG) Nr 1408/71 w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych, osób prowadzących działalność na własny rachunek i do członków ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie oraz Rozporządzenie (EWG) Nr 574/72 w sprawie wykonywania Rozporządzenia (EWG) Nr 1408/71.

W artykule przedstawiamy najistotniejsze zmiany w przepisach jak i przybliżyć cele i istotę koordynacji systemów zabezpieczeń społecznych w krajach Unii Europejskiej.

Celem podstawowym wymienionych rozporządzeń (zarówno dotychczasowych jak i nowych) jest, aby dana osoba podlegała w określonym okresie przepisom ubezpieczeniowym tylko jednego państwa.

Nowe przepisy nie wprowadzają żadnych zmian dotyczących ogólnych zasad, na podstawie których określa się państwo, w którym pracownik lub osoba pracująca na własny rachunek podlega ubezpieczeniom społecznym. Nadal więc obowiązuje zasada, że każdy pracownik lub osoba pracująca na własny rachunek podlega ubezpieczeniom społecznym w tym państwie, na terytorium którego jest wykonywana praca. Od tej zasady Rozporządzenie przewiduje ściśle określone wyjątki, które na przykład zezwalają na podleganie ubezpieczeniom w państwie miejsca zamieszkania w przypadku czasowego wykonywania pracy na terytorium drugiego państwa (tak zwane oddelegowanie pracowników).

Marynarze

Jednym z takich wyjątków jest również regulacja dotycząca marynarzy. Dotychczasowe rozporządzenie stanowiło, że „osoba zatrudniona na statku pływającym pod banderą Państwa Członkowskiego, podlega ustawodawstwu tego państwa”. Sformułowanie to budziło wątpliwości interpretacyjne, szczególnie dotyczące pojęcia zatrudnienia, a co za tym idzie pracodawcy. Wielokrotnie pisaliśmy na łamach Biuletynu Morskiego o naszych „bojach” z armatorami w sprawach konieczności ubezpieczania polskich marynarzy pływających pod banderami krajów Unii Europejskiej. Nowe

rozporządzenie bardzo precyzyjnie określa zasady określania państwa, w którym marynarze winni być ubezpieczani. Rozporządzenie 883/2004 w art. 11, ust. 4 stanowi: „(...) *praca najemna lub praca wykonywana na własny rachunek normalnie na pokładzie statku na morzu pod banderą Państwa Członkowskiego uważana jest za pracę wykonywaną w tym Państwie Członkowskim. Jednakże osoba zatrudniona na pokładzie statku pod banderą Państwa Członkowskiego a otrzymująca wynagrodzenie za taką pracę od przedsiębiorstwa lub osoby, których siedziba lub miejsce prowadzenia działalności są w innym Państwie Członkowskim, podlega ustawodawstwu tego ostatniego Państwa Członkowskiego, jeżeli zamieszkuje w tym Państwie. Do celów stosowania wspomnianego ustawodawstwa, przedsiębiorstwo lub osoba wypłacająca wynagrodzenie uważana jest za pracodawcę.*”



Nowy przepis w istotny sposób zmienia sytuację marynarzy. Ścisłe określenie definicji (dla potrzeb rozporządzenia) pracodawcy uniemożliwi, albo w znacznym stopniu ograniczy możliwość dotychczas skwapliwie wykorzysty-

waną manipulacji przez armatorów pojęciem „pracodawca”. Z przepisu tego wynika, że na przykład w sytuacji, gdy polski marynarz pracujący na statku pod banderą państwa unijnego otrzymuje wynagrodzenie od przedsiębiorstwa lub osoby mającej siedzibę w Polsce, to może podlegać ubezpieczeniom społecznym w Polsce, w oparciu o polskie przepisy. W innych przypadkach, pracodawca obowiązany jest zgłosić marynarza do ubezpieczeń społecznych w kraju, którego banderę podnosi statek, na którym marynarz pracuje, bez względu na siedzibę „pracodawcy”.



Od zasad określających ustawodawstwo jakiego państwa ma w konkretnym przypadku zastosowanie mogą istnieć inne, nie wymienione wprost w przepisach rozporządzenia wyjątki. Zezwala na to art. 16, ust. 1 nowego rozporządzenia (w dotychczasowym rozporządzeniu był to art. 17), który stanowi, że: *„Dwa lub kilka Państw Członkowskich, właściwe władze tych Państw Członkowskich lub organy wyznaczone przez te władze mogą przewidzieć, za wspólnym porozumieniem, w interesie niektórych osób lub niektórych grup osób, wyjątki od przepisów art. 11 do 15”*. (Artykuły 11 do 15 regulują ogólne i szczegółowe zasady określania właściwego ustawodawstwa.) Możliwość tę wykorzystano zawierając porozumienie polsko - norweskie, w którym przewidziano, że marynarze pracujący na statkach podnoszących banderę Norwegii mogą być ubezpieczani w polskim, a nie norweskim systemie ubezpieczeń społecznych. Porozumienie to zostało więc zawarte w „interesie grupy osób”.

Pracownicy „oddelegowani”

Z możliwości stosowania wyjątków korzystają także pracownicy wykonujący czasowo pracę na rzecz swojego pracodawcy na terytorium innego państwa (tak zwani „pracownicy delegowani”). Pracownikami takimi mogą być również marynarze, z tym że za kraj w którym wykonywana jest praca marynarza uważa się oczywiście państwo, którego banderę podnosi statek, na którym marynarz jest zatrudniony.

Przepisy dotychczasowego rozporządzenia zezwalały na ubezpieczenie pracowników w kraju ich pochodzenia (zamieszkania), jeżeli wykonywali pracę na terytorium drugiego państwa nie dłużej niż 12 miesięcy. Przy planowaniu dłuższego okresu wymagane było zawarcie odpowiedniego porozumienia między obu państwami lub odpowiednimi instytucjami tych państw. Porozumienie takie nie było wymagane, jeżeli po rozpoczęciu pracy w drugim państwie okazało się, że konieczny będzie dłuższy okres zatrudnienia. W takim przypadku zezwalało się na ubezpieczenie w kraju macierzystym pracownika, jednak okres ten nie mógł przekroczyć 24 miesięcy. w takiej sytuacji jednak instytucja ubezpieczająca drugiego państwa musiała wyrazić na to zgodę. Aby pracownik mógł być ubezpieczony w swym kraju macierzystym przy wykonywaniu pracy w drugim państwie przez okres dłuższy niż 24 miesiące w każdym przypadku konieczne było zawarcie odpowiedniego porozumienia. Nowe przepisy dopuszczają zgodę na ubezpieczenie w kraju macierzystym przy oddelegowaniu na okres nie dłuższy niż 24 miesiące. Aby pracownik mógł korzystać z ubezpieczeń społecznych swojego macierzystego kraju przy zatrudnieniu w drugim państwie przez okres dłuższy niż 24 miesiące, w każdym przypadku będzie konieczne zawarcie odpowiedniego porozumienia.



Zwracamy uwagę, że okres 24-miesięczny nie rozpoczyna się każdorazowo w przypadku każdego nowego oddelegowanego pracownika. Zasada ta w Rozporządzeniu sformułowana jest następująco: *„(...) pod warunkiem, że przewidywany czas takiej pracy nie przekracza 24 miesięcy i że osoba ta nie jest wysyłana, aby zastąpić inną osobę”*. (podkreślenie aut.)

Zmiany przepisów dotyczące polskich pracowników „oddelegowanych” przedstawiamy w osobnej tabeli.

Zmiany przepisów dotyczące polskich pracowników „oddelegowanych”

	Oddelegowanie na okres do 12 miesięcy	Oddelegowanie na okres powyżej 12 miesięcy jednak nie więcej niż 24 miesiące	Oddelegowanie na okres powyżej 24 miesięcy
Rozporządzenie 1408/71	Zgodę na podleganie polskiemu systemowi wydaje ZUS	Zgoda na podleganie polskiemu systemowi możliwa jest w ramach porozumienia wyjątkowego lub gdy oddelegowanie na 12 miesięcy zostało przedłużone do 24 miesięcy, zgoda może być wydana na podstawie zasad dotyczących przedłużenia oddelegowania. W tym przypadku wymagana jest zgoda instytucji ubezpieczeniowej kraju wykonywania pracy.	Zgoda na podleganie polskiemu systemowi możliwa jest w ramach porozumienia wyjątkowego.
Rozporządzenie 883/2004	Zgodę na podleganie polskiemu systemowi wydaje ZUS	Zgodę na podleganie polskiemu systemowi wydaje ZUS	Zgoda na podleganie polskiemu systemowi możliwa jest w ramach porozumienia wyjątkowego.


Praca wykonywana na terytorium kilku państw członkowskich

Inną, bardzo istotną zmianą, są zasady określania właściwego ustawodawstwa w stosunku do osób wykonujących pracę na terytorium kilku państw unijnych (tzw. multi-state workers). Dla tej grupy pracowników często ważne jest, aby podlegać ubezpieczeniom społecznym i zdrowotnym w kraju swojego miejsca zamieszkania.

Nowe przepisy stanowią, że pracownik stale wykonujący pracę na terytorium dwu lub kilku państw członkowskich

podlega ubezpieczeniom społecznym w państwie swojego miejsca zamieszkania, jeżeli znaczną część pracy wykonuje on na terytorium właśnie tego państwa. Art. 13, ust. 1 Rozporządzenia 883/2004 brzmi:

„Osoba, która normalnie wykonuje pracę najemną w dwóch lub kilku Państwach Członkowskich podlega:

- ustawodawstwu Państwa Członkowskiego, w którym ma miejsce zamieszkania, jeżeli wykonuje znaczną część pracy w tym Państwie Członkowskim lub jeżeli jest zatrudniona przez różne przedsiębiorstwa lub przez różnych pracodawców, którzy mają siedzibę lub miejsce wykonywania działalności w różnych Państwach Członkowskich lub*
- ustawodawstwu Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się siedziba lub miejsce wykonywania działalności zatrudniającego ją przedsiębiorstwa lub pracodawcy, jeżeli osoba ta nie wykonuje znacznej części swej pracy w Państwie Członkowskim, w którym ma miejsce zamieszkania.”*

Dotychczasowe przepisy (Rozporządzenie Nr 1408/71) stanowiły, że osoba podlegała ubezpieczeniom społecznym w państwie swojego miejsca zamieszkania, jeżeli wykonywała w nim jakąkolwiek część swojej pracy. W praktyce przyjmowano, że wystarczy przepracować tylko jeden dzień w miesiącu, aby spełnić ten warunek. Nowe przepisy są więc istotną zmianą.

Stosując nowe przepisy należy więc określić definicję „znacznej części pracy”. Pojęcie to definiuje rozporządzenie wykonawcze (Rozporządzenie nr 987/2009). Aby określić, czy znaczna część pracy jest wykonywana w konkretnym państwie należy brać pod uwagę jako właściwe kryteria zarówno czasu pracy jak i otrzymywanego wynagrodzenie. Sposób ustalania „znacznej części pracy” szczegółowo określają przepisy art. 14, ust 8 Rozporządzenia Nr 987/2009. Warto zwrócić uwagę, że jeżeli w ramach ogólnej oceny, kryteria w nim zawarte zostaną spełnione w proporcji mniejszej niż 25% oznacza to, że znaczna część pracy nie jest wykonywana w analizowanym państwie członkowskim.

W przypadku, gdy siedziba pracodawcy znajduje się poza Unią Europejską, to pracownik podlega ubezpieczeniom społecznym w państwie jego miejsca zamieszkania nawet w sytuacji, jeśli nie wykonuje znacznej części w tym państwie.

Trudno jednoznacznie określić, czy zmiana ta będzie korzystna dla pracowników. Może ona jednak spowodować, że zainteresowani będą opłacali w przyszłości składki w państwie innym niż dotychczas.



Często w sprawach ubezpieczeń społecznych istotne znaczenie ma określenie miejsca zamieszkania ubezpieczonego. Przy możliwości swobodnego poruszania się pracowników i ich rodzin na terytorium wszystkich państw członkowskich nie zawsze jest to łatwe. Jeżeli istnieją rozbieżności należy się posługiwać zapisami art. 11 rozporządzenia wykonawczego (Rozporządzenie nr 987/2009), w którym określono konkretne elementy służące ustaleniu miejsca zamieszkania.

Obowiązki pracodawcy

W naszej dotychczasowej praktyce często spotykamy się z ucieczką armatorów od konieczności ubezpieczania marynarzy w systemach ubezpieczeń społecznych państw UE poprzez rejestrowanie spółek zatrudniających marynarzy poza terytorium Unii Europejskiej. Art. 21 Rozporządzenia 987/2009 (rozporządzenie wykonawcze), na-

szym zdaniem, kładzie kres takim praktykom. Zapis ust. 1 tego artykułu stanowi wyrażnie, że: „*Pracodawca, którego siedziba, lub miejsce prowadzenia działalności znajdują się poza terytorium właściwego państwa członkowskiego, zobowiązany jest do wypełniania wszystkich obowiązków wynikających z ustawodawstwa mającego zastosowanie do jego pracowników, w szczególności obowiązku zapłacenia składek przewidzianych w tym ustawodawstwie, tak jakby jego siedziba lub miejsce prowadzenia działalności znajdowały się we właściwym państwie członkowskim*”. Z litery tego przepisu nie wynika, że musi to być pracodawca mający swą siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności w innym państwie unijnym. Tym bardziej, że podmiotem Rozporządzenia 883/2004 (rozporządzenie podstawowe) są obywatele Państw Członkowskich Unii Europejskiej, bezpaństwowcy i uchodźcy mieszkający w Państwie Członkowskim, którzy podlegają ustawodawstwu jednego lub kilku Państw Członkowskich oraz członkowie ich rodzin (art. 2, ust. 1 Rozporządzenia 883/2004). Wynika z tego, że oba rozporządzenia dotyczą uprawnień osób mieszkających i pracujących na terytorium państw Unii Europejskiej, bez względu na to, gdzie znajduje się ich formalny pracodawca.

Z przepisu ust. 2 artykułu 21 rozporządzenia wykonawczego wynika również, że w sytuacji gdy siedziba pracodawcy mieści się w innym państwie, niż to, na terytorium którego wykonywana jest praca, składki ubezpieczeniowe w imieniu pracodawcy (po porozumieniu się z nim) może płacić pracownik. Ma to znaczenie i niekiedy może być wygodne zarówno dla pracodawcy jak i pracownika, jeżeli pracownik podlega ubezpieczeniu społecznemu na przykład w państwie miejsca zamieszkania a pracę wykonuje w innym państwie. Oczywiście jest, że taka sytuacja wymaga zwiększenia zarobków pracownika przynajmniej o kwotę składek, które będą opłacane w imieniu pracodawcy.

Inne zmiany

Poza opisanymi zmianami nowe rozporządzenie wprowadza jeszcze inne zmiany. Warto wymienić choćby dwie zmiany, dotyczące pracowników najemnych.

Przepisy Rozporządzenia 1408/71 zawierały odrębne regulacje w odniesieniu do międzynarodowych firm transportowych. Nowe przepisy nie zawierają już odrębnych przepisów dotyczących ustalania właściwego ustawodawstwa w stosunku do osób zatrudnionych w transporcie międzynarodowym, w związku z czym w odniesieniu do tych osób (w tym również marynarzy) znajdują zastosowanie przepisy ogólne dotyczące osób stale wykonujących pracę na terytorium dwóch lub więcej państw członkowskich.

Kolejną zmianą jest rezygnacja z wyjątków określonych w załączniku Nr VII dotychczasowego rozporządzenia, które dopuszczały w określonych sytuacjach możliwość podlegania tej samej osoby ubezpieczeniu społecznym w więcej niż jednym państwie członkowskim. Od wejścia w życie Rozporządzenia 883/2004 można podlegać ubezpieczeniu społecznym tylko w jednym państwie unijnym bez żadnych wyjątków.

Przepisy przejściowe

Wchodzenie w życie nowych przepisów wymaga zwykle pewnego okresu przejściowego, w którym mogą obowiązywać odmienne zasady. Zwracamy uwagę na najistotniejsze - naszym zdaniem - uregulowania przejściowe.

Mimo wejścia w życie od 1 maja Rozporządzenia 883/2004, w stosunku do poszczególnych osób ustawodawstwo w zakresie ubezpieczeń społecznych ustalone według dotychczasowych zasad określonych w Rozporządzeniu 1408/71 będzie obowiązywało tak długo, dopóki sytuacja pozostanie niezmieniona, o ile osoba zainteresowana nie złoży wniosku o podleganie ustawodawstwu ustalonego na podstawie nowych zasad.

Istotne dla marynarzy, szczególnie pracujących na statkach bandery norweskiej, ma ustalenie, że przepisy Rozporządzenia 1408/71 oraz Rozporządzenia 574/72

mają nadal zastosowanie w stosunku państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a nie należących do Unii Europejskiej (Islandia, Lichtenstein, Norwegia) oraz do Szwajcarii do czasu zawarcia nowych porozumień między Unią Europejską a odpowiednimi państwami.

Dotychczasowe przepisy obowiązują również w stosunku do obywateli państw trzecich, którzy nie byli objęci przepisami rozporządzeń 1408/71 i 574/72 wyłącznie ze względu na ich obywatelstwo. Będą one obowiązywać do czasu uchylecia lub zmienienia Rozporządzenia Nr 859/2003 rozszerzającego przepisy rozporządzenia (EWG) nr 1408/71 i rozporządzenia (EWG) nr 574/72 na obywateli państw trzecich, którzy nie są jeszcze objęci tymi przepisami wyłącznie ze względu na ich obywatelstwo.

H. Stachowiak

foto - M. Kumiszczka

Polityka antynarkotykowa na morzu

Tym razem chcemy nawiązać do dość nietypowego roszczenia, które wpłynęło w ostatnim czasie do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność i przedstawić kilka naszych spostrzeżeń związanych z polityką antynarkotykową na statkach morskich.

W większości przypadków w chwili podpisania umowy o pracę przedstawiane są marynarzom dodatkowe przepisy armatorskie nazywane „Drug and Alcohol Abuse Policy”. Jeżeli zostaną pominięte to i tak, najczęściej jesteśmy nimi objęci na mocy postanowień Kodeksu ISM. Ogólnie znane marynarzom przepisy nakładają pewne obowiązki na pracowników jak i regulują sprawy związane ze złamaniem polityki armatorskiej zgodnie z którą armator ma prawo poddawać załogę testom na obecność alkoholu lub narkotyków według ustalonych procedur. W tym miejscu chcemy poświęcić trochę więcej miejsca drugiej kwestii: narkotykom.

Badania na obecność narkotyków najczęściej robione są laboratoryjnie na podstawie próbek moczu. Przy zastosowaniu nowszych technik mogą także być wykonane przez personel nie mający przeszkolenia medycznego, za pomocą przenośnego sprzętu, a wynik można już mieć po 3 minutach. Testy mogą wskazać czy dana osoba zażywała narkotyki od kilku do kilkunastu dni wstecz, a w przypadkach długotrwałego zażywania np. Kannabinoidów (konopi indyjskich) mogą sięgnąć nawet do 30 tygodni.

Podczas pobytu marynarza na statku wszelkie testy powinny być wykonywane w oparciu o sprzęt mających odpowiednie certyfikaty, przechodzący okresową kalibrację, jak i personel wykonujący badanie powinien być odpowiednio przeszkolony. Zaleca się aby wszelkie testy, które nie muszą być wykonane natychmiastowo, były przeprowadzane przez firmy specjalistyczne.

Powracając do naszej sprawy roszczeniowej, członek OMK NSZZ Solidarność został poddany testom na obec-

ność narkotyków. Testy zostały przeprowadzone wśród załogi na podstawie próbek moczu przez specjalistyczną firmę. Ku zdziwieniu marynarza, jego wynik okazał się pozytywny w rubryce Kannabinoidów. Następnym było natychmiastowe zwolnienie z pracy wraz z obciążeniem marynarza wszelkimi kosztami podróży.

Marynarz zgłosił się do OMK przedstawiając problem, zarzekając się, iż nigdy nie przyjmował narkotyków - skąd więc taki wynik? Była możliwość „otworzenia” drugiej próbki, przechowywanej w laboratorium, podzielonej w chwili jej deponowania. Zarówno marynarz jak i Związek uważał, iż druga część tej samej próbki może przynieść jedynie taki sam rezultat.

Zaleciliśmy marynarzowi aby poddał się w kraju kolejnym, niezależnym testom na obecność narkotyków. Obecnie jednej z najskuteczniejszych metod pozwalających wykryć czy dana osoba zażywała narkotyki nawet w przeciągu wielu miesięcy wstecz. Metoda oparta jest na badaniu włosa. Średnio 1 cm długości włosa przedstawia 1 miesięczną historię, z której można wyczytać czy dana osoba zażywała narkotyki, jakie to były narkotyki jak i przybliżony okres ich zażywania.

Wynik badania marynarza na podstawie próbki włosa w rubryce Kannabinoidów wyszedł negatywny. W tym momencie można zadać wiele pytań. Co się stało, iż opisane powyżej dwa badania przyniosły odmienne wyniki? Nie mamy jeszcze odpowiedzi na to pytanie. Sprawa jest w toku. Wniosek jaki można wyciągnąć w tej chwili to duża waga zachowania właściwych procedur podczas wszelkiego rodzaju testów zarówno przez pracowników jak i przez pracodawców lub firmy działające w ich imieniu. Ich wyniki mogą mieć bardzo poważne konsekwencje dla kariery zawodowej marynarza.

T. Listewnik

Stanowisko IX WZD NSZZ „Solidarność” Regionu Pomorza Zachodniego w sprawie sytuacji polskich marynarzy

W dniu 18 czerwca 2010 r. odbyło się IX Walne Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność” Regionu Pomorza Zachodniego. Poza wyborem władz Regionu na kadencję 2010 - 2014, przyjęto szereg uchwał i stanowisk, a wśród nich stanowisko w sprawie sytuacji polskich marynarzy. Poniżej przedstawiamy pełny tekst tego stanowiska.

Bierna postawa oraz brak działań kolejnych Rządów i Parlamentów Rzeczypospolitej Polskiej doprowadziły do całkowitej likwidacji polskiej, narodowej, morskiej floty handlowej.

W miejsce biało-czerwonej bandery, świadczącej o polskiej przynależności statków, zawieszono bandery obcych, egzotycznych państw tanich bander. Nawet na ostatnich kilku statkach, na których zachowano polską banderę, stosunek pracy poddany jest prawu innego państwa, a pracodawcy nie uiszczają składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Czterdzieści tysięcy polskich marynarzy, z których znacząca ilość zamieszkuje w naszym regionie, szukając pracy zmuszona jest walczyć o nią na międzynarodowym rynku pracy. Tylko nieliczni z nich są zatrudniani na statkach flot narodowych krajów UE. Dla pozostałych możliwa jest jedynie okresowa praca na statkach tanich bander, przy ciągłym stresie jej utraty na rzecz „tańszych” marynarzy innej narodowości.

Inicjatywa i wola polskich marynarzy z NSZZ „Solidarność”, dotycząca rozwiązywania problemów branży przy jednym stole z przedstawicielami rządu, polskich armatorów, związków zawodowych oraz parlamentarzystów, jest

wciąż lekceważona, a wspólne trójstronne uzgodnienia nie są realizowane. Parlamentarzyści zapomnieli o swoich hasłach wyborczych, a aktualni przedstawiciele rządu, określając priorytety polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, nie poświęcili nawet jednego zdania brakowi lub potrzebie reaktywowania polskiej floty handlowej -statków o polskiej przynależności, czyli statków pod polską banderą.

Polscy armatorzy, za cichą akceptacją polskiego rządu i parlamentu, wyprowadzili statki za granicę do „bananowych krajów”, pozbawiając polskich marynarzy pracy w Ojczyźnie. Na domiar złego ostatnie wydarzenia wskazują, że w wyniku niektórych decyzji polskiego rządu i parlamentu, zabraknie dla marynarzy pracy również poza obszarem Rzeczypospolitej Polskiej, np. na statkach armatorów norweskich z powodu niekorzystnej dla polskich marynarzy konwencji polsko-norweskiej, którą podpisał Rząd i zaakceptował parlament.

IX Walne Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność” Regionu Pomorza Zachodniego wyraża swoje głębokie zaniepokojenie z powodu sytuacji polskich marynarzy oraz oburzenie wobec braku działań polskich armatorów, Rządu i Parlamentu Rzeczypospolitej Polskiej na rzecz reaktywacji i istnienia polskiej, morskiej floty handlowej. Nie po to oddajemy swój głos wyborczy na kandydatów do Parlamentu Rzeczypospolitej Polskiej i Parlamentu Europejskiego, aby być zmuszani do szukania wbrew swojej woli pracy w obcych krajach.

Szczecin, 18 czerwca 2010 r.



foto - M. Kumiszczka

WZD KSM i MR „Solidarność” 18-19 maja 2010 GDYNIA

