



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 2 (60) KWIECIEŃ-MAJ-CZERWIEC 2011

ISSN 1426-1006



Motto:

*„Należy czynić wszystko najlepiej jak to możliwe,
kochać wolność i nigdy nie zdradzać prawdy”*

Ludwik van Beethoven

SPIS TREŚCI

Apel.....	3
Pikieta „Solidarności”.....	4
Konferencja prasowa.....	6
Drwina z marynarzy i gospodarki morskiej w Gdańsku.....	8
Nowy raport dotyczący sytuacji marynarzy w obliczu eskalacji przemocy ze strony piratów.....	9
PŻM/Cyfadaco nie chce wypłacić odszkodowania – ciąg dalszy.....	10
Europejski Dzień Marynarza.....	12
Oświadczenie ITF w sprawie raportu „Deepwater Horizon”.....	12
Kampanie ITF w świetle nowej polityki.....	13
Dni Morza Szczecin 2011 – fajerwerki nad... grobem.....	14



Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy
i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

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

Numer zamknięto 13 lipca 2011 r.

Zdjęcie na okładce - A. Czapla

Od Redakcji

Biuletyn, który trzymają Państwo w ręce, jest między innymi wyrazem protestu Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wobec dramatycznej sytuacji, w jakiej znajduje się polska gospodarka morska w skutek nieodpowiedniej polityki morskiej państwa.

Wiele miejsca poświęciliśmy na relację z wydarzeń 19 maja br., kiedy to w ramach obchodów Europejskiego Dnia Morza w Gdańsku zorganizowano europejską konferencję pod hasłem „Polityka morska: Ludzie mają pierwszeństwo.” Naszą odpowiedzią była pikieta, o której można przeczytać na stronach 4 – 5 w artykule „Pikieta Solidarności”. Bo w rzeczywistości dnia powszedniego ludzie mają pierwszeństwo... do zwolnienia!



Mówiliśmy o realnej sytuacji, w jakiej znalazła się polska flota handlowa i rybołówcza, porty i stocznie – o sytuacji marynarzy, rybaków, portowców i stoczniovców.

Otrzymaliśmy wsparcie kolegów z europejskich central związkowych – ETF (Europejskiej Federacji Transportowców) oraz EMF (Europejskiej Federacji Metalowców). Przyjechali na konferencję Europejskiego Dnia Morza i tam mówili w naszym imieniu. Wzięli też udział w pikiecie, a następnie w konferencji prasowej zorganizowanej w siedzibie Zarządu Regionu Gdańskiego. Wypowiedzi przedstawiamy na stronach 6 – 7 w artykule „Konferencja prasowa”.

Na stronie 3 zamieściliśmy treść apelu, jaki oficjalnie został przekazany premierowi Rzeczypospolitej Polskiej, a który jest wyrazem naszego stanowiska.

Ponadto w bieżącym numerze biuletynu znaleźć można komentarz do imprezy zorganizowanej w czerwcu w Szczecinie z okazji Dni Morza (strona 14: „Dni Morza Szczecin 2011 – fajerwerki nad... grobem”), nowy raport o somalijskim piractwie (strona 11: „Nowy raport dotyczący sytuacji marynarzy w obliczu eskalacji przemocy ze strony piratów”), kilka słów na temat nowej polityki ITF (strona 13: „Kampanie ITF w świetle nowej polityki”) oraz tradycyjnie „ITF – wiadomości ze świata” (strona 12).

Zachęcamy również do przeczytania ciągu dalszego zadziwiających paradoksów w związku z roszczeniem o odszkodowanie, z którym występujemy w imieniu Andrzeja P. (strony 9 – 10: „PŻM/Cyfadaco nie chce wypłacić odszkodowania – ciąg dalszy”).

Życzymy ciekawej lektury!

Redakcja Biuletynu Morskiego

Apel

Poniżej przedstawiamy treść apelu, który towarzyszył pikiecie 19 maja br. w Gdańsku na Ołowiance.

Apel w dniu 25 maja br. podczas ogólnopolskiej demonstracji „Solidarności” został oficjalnie przekazany premierowi Rzeczypospolitej Polskiej.

KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

WZYWA rządy europejskie, Parlament Europejski, Komisję Europejską oraz odnośnych twórców polityki do fundamentalnego przeglądu zasad i warunków zatrudniania marynarzy i pracowników w sektorze morskim oraz zdecydowanego zaangażowania się w promowanie, możliwie najwcześniej, Karty Marynarzy Unii Europejskiej i zrównoważonej gospodarki morskiej w Europie.

TAKA KARTA POWINNA OBEJMOWAĆ:

- Większe możliwości zatrudnieniowe dla marynarzy z Unii Europejskiej,
- Wyeliminowanie dumpingu społecznego i wyścigu do dna w kontekście płac,
- Usunięcie luk prawnych w przyznawaniu pomocy publicznej, a w szczególności zmianę definicji marynarza unijnego, a także nieprzyznawanie takiej pomocy publicznej tonażowi pod tanimi banderami, kontrolowanemu przez armatorów z Unii Europejskiej,
- Pełne włączenie marynarzy w zakres Dyrektyw dotyczących pracy i spraw socjalnych, jak to ma miejsce w przypadku pracowników lądowych, aby nie następowała dyskryminacja marynarzy w zakresie przysługujących im praw,
- Regulację sektora morskiego celem ustabilizowania i zachęcenia do zrównoważonej gospodarki morskiej w Europie, a tym samym ostatecznego wyeliminowania kiepskich warunków życia i pracy oraz promowanie naboru i zachowania umiejętności morskich,
- Odrodzenie Dyrektywy Obsadowej wycofanej w roku 2004, aby stworzyć ramy ustawodawcze dla wdrożenia tak zwanej „Polityki Ateńskiej”, mającej na celu osiągnięcie równego pola gry wewnątrz wspólnotowym sektorze promowym,
- Ponowne uregulowanie konkurencji w sektorze celem zagwarantowania, że statki pod tanimi banderami, zawijające do portów Unii Europejskiej i uprawiające żeglugę między portami UE regulowane są na takim samym poziomie, jak te pod banderami narodowymi,
- Prawa marynarzy do bezpiecznych warunków zatrudnienia, włącznie z maksymalnym czasem pracy i prawami do zabezpieczenia społecznego oraz państwowych uprawnień emerytalno-rentowych; powinny zawsze być przyznawane i przestrzegane.



(foto: D. Stachowiak)

Europejski Dzień Morza Gdańsk 2011**Pikieta „Solidarności”**

W dniach 19 i 20 maja br. w ramach Europejskiego Dnia Morza w Polskiej Filharmonii Bałtyckiej w Gdańsku na Ołowiance odbyła się międzynarodowa konferencja z udziałem członków Komisji Europejskiej, przedstawicieli władz państwowych RP oraz innych nadmorskich krajów europejskich, a także przedstawicieli organizacji związanych z gospodarką morską i rybołówstwem.

Tematem konferencji miała być „Polityka morską: Przede wszystkim ludzie”. Nie mogło zatem zabraknąć głosu ludzi morza – naszego głosu. Manifestowaliśmy swoje rozgoryczenie w związku z polską polityką morską podczas pikiety, którą zorganizował Zarząd Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków, Krajowa Sekcja Portów Morskich oraz Krajowa Sekcja Przemysłu Okrętowego. Były flagi, transparenty, gwizdki, trąbki, bębny, a także... orkiestra dęta, która grała marsze żałobne. Nasza pikieta była bowiem stypą nad polską gospodarką morską.

19 maja, jeszcze przed rozpoczęciem konferencji, naprzeciw filharmonii zebrało się około 500 osób. Przyjechali pracownicy polskich firm z sektora morskiego z Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia, Tczewa, Kołobrzegu. Na transparentach widniały hasła:

POLITYKA WASZA BIEDA NASZA

ŻĄDAMY UTRZYMANIA OBECNYCH MIEJSC PRACY
- DOSYĆ CUDÓW DONALDA TUSKA

DOŚĆ OKRADANIA I OKŁAMYWANIA POLAKÓW

DONALDZIE TUSK OBIECAŁEŚ CUD A OSZUKAŁEŚ LUD

CZY Z GOSPODARKI MORSKIEJ ZOSTANĄ TYLKO PLAŻE?

GODNEJ PRACY, GODZIWEJ PŁACY, A NIE OSZUSTWA CHCĄ
POLACY

STOP PRYWATYZACJI W PORTACH

NIE CHCEMY ZASILAĆ RZESZY BEZROBOTNYCH

oraz w nawiązaniu do hasła przewodniego konferencji:

POLISH MARITIME POLICY: PUTTING PEOPLE FIRST...
TO BE FIRED!

POLSKA POLITYKA MORSKA: LUDZIE MAJĄ
PIERSZEŃSTWO... DO ZWOLNIENIA!

Były też tablice z nazwami zlikwidowanych, upadłych i upadających zakładów pracy.



(foto: D. Stachowiak)

Krzysztof Dośła, Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego, odnosząc się do hasła przewodniego konferencji, powiedział: *W Polsce to hasło brzmi jak drwina, jest zdecydowanie cyniczne*. Przypomniawszy, że jeszcze siedem lat temu polski przemysł stoczniowy zatrudniał 28 tysięcy pracowników, podczas gdy obecnie pracuje niecałe 6 tysięcy. Większość byłych stoczników została zmuszona do emigracji lub pracy na czarno. Mówił też o planowanych zwolnieniach w Stoczni Marynarki Wojennej, gdzie redukcja ma objąć połowę pracowników, Przedsiębiorstwie Połówek Rybołówstwa i Przetwórstwa Rybnego „Szkuner” we Władysławowie, gdzie zwolnieniem ma zostać dotknięta jedna trzecia załogi (i tam też dzień wcześniej odbyła się manifestacja, jednak zapowiedzianej wizyty eurodeputowanych rozgoryczeni pracownicy się nie doczekali), Stoczni Tczew, gdzie pracownicy od pięciu miesięcy nie otrzymują wynagrodzenia. *Z pięciu tysięcy zwolnionych w Stoczni Gdynia i czterech tysięcy w Stoczni Szczecin pracę znalazło zaledwie pięćset osób. To nawet nie dziesięć procent. Obraz polskich stoczní to obraz kataklizmu gospodarki morskiej!* – słowom Szefa Regionu Gdańskiego towarzyszył aplauz, okrzyki, dźwięki syren, trąb i gwizdków.

Owacjami przyjęci zostali przedstawiciele europejskich central związkowych – Philippe Alfonso z Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) oraz Peter Scherrer z Europejskiej Federacji Metalowców (EMF).

Scherrer pytał: *Co rządy narodowe i co rząd europejski zrobiły dla ludzi?* Zauważył, że prywatyzacja i wolny rynek nie rozwiązują problemów, ale pograżają gospodarkę w kryzysie i stwierdził, że Europa powinna być

uczulona na kwestie społeczne, bo inaczej Europy nie będzie...

Philippe Alfonso w imieniu ETF mówił: *Jesteśmy z wami solidarni! Popieramy wasze akcje protestacyjne. Związki zawodowe powinny walczyć przeciwko prywatyzacji sektora morskiego. Sektor morski jest cierpiący. Potrzebuje wsparcia i pomocy – ludzie potrzebują wsparcia i pomocy!* Obaj związkowcy zapewnili, że na konferencji będą mówić w naszym imieniu.

Podczas pikiety głos zabrał między innymi Janusz Śniadek, były Przewodniczący KK NSZZ „Solidarność”, który zarzucił elitom politycznym i gospodarczym brak woli i kompetencji; oraz Jerzy Wielgus, Zastępca Przewodniczącego KK NSZZ „Solidarność”, który wyraził pełne poparcie władz krajowych „Solidarności” dla naszej akcji, dla walki o godność pracowniczą. Wypowiadali się też przewodniczący poszczególnych sekcji uczestniczących w proteście.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Janusz Maciejewicz powiedział: *Przez wieki nasi przodkowie marzyli o wolnej Polsce z dostępem do morza i walcząc o nią przelewali krew. Ich marzenia spełniły się w 1918 roku i choć wolna Ojczyzna uzyskała wtedy tylko mały skrawek wybrzeża morskiego, przybyli tu ze wszystkich stron Polski i świata. Potrafili w ciągu tak krótkiego, dwudziestoletniego okresu zbudować port i miasto Gdynia, stworzyć polską, narodową flotę handlową i rybołówczą, powstały zakłady remontowe i załóżki polskich stoczní. Po dwudziestu latach nadszedł okrutny czas II wojny światowej, a potem zniewolenie przez totalitarny system bolszewicki. Ponownie polska krew w walce o niepodległą i niezależną Ojczyznę, w tym również krew naszych koleżanek i kolegów z NSZZ „Solidarność”. I wywalczone ponownie wolną, niepodległą Rzeczpospolitą Polską, tym razem z szerokim dostępem do morza. W 1990 roku polska flota handlowa liczyła ponad 300 statków morskich pod polską banderą, były stocznie, porty, rozwinięte rybołówstwo dalekomorskie i bałtyckie.*

I co się stało z naszą gospodarką morską przez ostatnie dwudziestolecie, podczas kolejnych parlamentów i rządów RP – nareszcie wolnej i niepodległej Ojczyzny? Dzisiaj nie ma już prawie nic. Polską morską flotę zlikwidowano – pozostało kilka statków pod polską banderą, ale marynarze zatrudniani są na nich wg obcego (nie polskiego) prawa. Ich pracodawcy nie płacą ubezpieczeń społecznych, przy bezradności Państwowej Inspekcji Pracy i ZUS-u. Likwiduje się polskie stocznie, zwalnia się polskich pracowników i zatrudnia przy budowie statków w Polsce robotników z reżimowej Korei Północnej, pracujących w warunkach przypominających karne obozy pracy.

Niegdyś prężny sektor polskiego rybołówstwa morskiego jest w likwidacji, stocznie remontowe i porty morskie borykają się z wielkimi problemami – twierdzenie przedstawicieli rządu o obecnym rozwoju polskiej gospodarki

morskiej jest drwiną, nie tylko z nas, ale z wielu pokoleń naszych rodaków.

Wszystkie kolejne ekipy polityczne będące przy władzy głosiły hasła w swoich programach przedwyborczych o rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Po wyborach zamiast ją rozwijać – likwidowały. I nawet się z tego nie wytłumaczyły.

Pikieta trwała do godziny 10.00. Przywitaliśmy przybyłych na Europejski Dzień Morza 2011 dygnitarzy i zaprosiliśmy media na konferencję prasową na godzinę 13.00 do siedziby Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”. O tym, co zostało powiedziane podczas tej konferencji, przeczytać można na stronach 6 – 7.

A co na to politycy? Jak skomentowali dla prasy i mediów nasz protest? Minister Infrastruktury Cezary Grabarczyk jest zdania, że polska gospodarka morska prezentuje zupełnie dobrą kondycję i w wypowiedzi dla telewizji regionalnej przytaczał przykłady wzrostu obrotów firm przeładunkowych w portach. A o naszej pikiecie wypowiedział się: Traktuję ich obecność jako wyraz troski o gospodarkę morską.

My troszczymy się o tę gospodarkę na co dzień. To normalny element prowadzenia polityki, w Brukseli nie ma dnia bez pikiet czy manifestacji – powiedział z kolei europoseł Jarosław Wałęsa. Oczywiście szanuję głos związkowców, ale za bardzo bym się tym nie emocjonował. Na pikiecie nie rozwiązuje się spraw. Problemy rozwiązuje się przy stole podczas negocjacji.

Szkoda tylko, że tak naprawdę nikt takich negocjacji ze związkami zawodowymi, reprezentującymi prawa pracownicze, realnie nie prowadzi. Niejednokrotnie pisaliśmy i pewnie jeszcze pisać będziemy w „Biuletynie Morskim” o efektach (czy raczej braku efektów) prac Zespołu Trójstronnego nad projektem ustawy o pracy na morzu. To tylko jeden przykład z „naszego podwórka”.

Podczas inauguracyjnego wykładu Maria Damanaki, Komisarz ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa stwierdziła, że Komisja Europejska zna bardzo dobrze sytuację w przemyśle morskim. *Mamy świadomość problemów dotyczących wielu ludzi, ale jesteśmy tutaj po to, aby dać pozytywny sygnał. Musimy stworzyć alternatywne rozwiązania, by pobudzić nowe inwestycje generujące innowacje i nowe miejsca pracy. W tym kierunku idzie zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, polityka „błękitnego wzrostu”.*

Komisarz Damanaki przedstawiła między innymi bardzo ładną wizję, w której ze stoczni tworzy się elektrownie wiatrowe... I tak po prostu zmienia kwalifikacje pracowników. To nie żart, ale poważna wypowiedź kompetentnej (jak by się wydawało) osoby, odpowiedzialnej za kierunek rozwoju europejskiej gospodarki morskiej.

Dużo przez dwa dni o owej zintegrowanej polityce morskiej na konferencji powiedziano. Tyle że to były słowa, które nic ze sobą nie niosły. Słowa, za którymi nie było żadnej treści. Jakże z nich mogą wynikać działania?...

Daria Stachowiak

Europejski Dzień Morza Gdańsk 2011**Konferencja prasowa**

Człowiek jest na miejscu ostatnim w naszej gospodarce morskiej! – tymi słowami komentując motto Europejskiej Konferencji zorganizowanej z okazji Europejskiego Dnia Morza 2011, Krzysztof Dośła, Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, rozpoczął konferencję prasową zorganizowaną w siedzibie Zarządu Regionu Gdańskiego w dniu 19 maja 2011 roku.



(foto: D. Stachowiak)

Janusz Maciejewicz
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność”:

Miejsce pracy dla marynarza to statek, a statek podnosi banderę kraju, do którego przynależy. Nie ma już polskiej floty morskiej. Proces rozpoczął się jeszcze w czasie, kiedy wszystkie polskie statki należały do państwowych firm. Wyprowadzono majątek z Polski i zarejestrowano poza granicami RP. Marynarze pracują pod obcym prawem. Nawet na kilku ostatnich statkach pod polską banderą stosunek pracy poddano prawu Singapuru, Panamy, a pracodawcy nie płać składek na ubezpieczenie społeczne. PIP, Urząd Pracy, ZUS – nikt nie może warunków pracy polskich marynarzy na tych statkach skontrolować i doprowadzić do stanu zgodnego z prawem. Polską banderę można uznać za tanią!

Konferencja Europejskiego Dnia Morza odbywa się pod hasłem „pierwszeństwo ludziom”. Podnieść kwalifikacje, szkolić ludzi morza i tworzyć kariery morskie – takie wytyczne nasi politycy chcą przyjąć na czas objęcia przez Polskę prezydencji w Unii Europejskiej. A koszty szkół ponosimy my – z naszych podatków. I mamy szkolić marynarzy, portowców, stoczniowców, ale nie ma dla nich miejsc pracy.

Mirosław Piórek
Krajowa Sekcja Przemysłu Okrętowego
NSZZ „Solidarność”:

Dziś jest Europejski Dzień Morza. Celem jest podkreślenie roli i spraw gospodarki morskiej. A tymczasem likwiduje się stocznie. Tracimy miejsca pracy. Po Stoczni Gdynia nie pozostało żadne miejsce pracy. Rząd zrezygnował z walki o przemysł stoczniowy w Polsce. Żądamy jednolitego programu uzdrowienia przemysłu stoczniowego!

Mariusz Połom
Krajowa Sekcja Portów Morskich
NSZZ „Solidarność”:

Krajowa Sekcja Portów Morskich podkreśla, że zagrożeniem jest prywatyzacja realizowana w sposób niewłaściwy, wbrew pracownikom, kiedy nie podpisuje się gwarancji pracowniczych. Teraz przebiega prywatyzacja firmy holowniczej w porcie Gdynia. Jest to prywatyzacja dedykowana pracodawcom, inwestorom. Inwestor zamierza już zdjąć polską banderę, a zawiesić obcą. Taka prywatyzacja nie chroni pracowników ani nie reprezentuje interesu Skarbu Państwa. Nie popełniamy tych samych błędów, które popełniono z flotą! Istnieje realne zagrożenie, że na tych jednostkach też przestanie obowiązywać polskie prawo, a znacznie prawo taniej bandery.

Peter Scherrer
Europejska Federacja Metalowców:

Konferencja dopiero się zaczęła. Byłem na pierwszym panelu. Przekazałem uczestnikom konferencji pozdrowienia od demonstrantów zza drzwi. Zwróciłem ich uwagę na to, że bezrobocie ma swoją twarz w gospodarce morskiej. Jest ważne, byśmy artykułowali to, co nas boli.

Jest pozytywne echo tej demonstracji, choć pozytywne skutki niekoniecznie będą zauważone od razu.

Bardzo ważna jest odpowiedzialność. Ponoszą ją dyrekcje przedsiębiorstw, ale też narodowe rządy.

Mówiłem o tym, o czym mówiliśmy podczas demonstracji – że działania muszą być skoordynowane. Warunki na szczeblu regionalnym, europejskim i globalnym są trudne. W skali globalnej problemem jest nieuczciwa konkurencja. Problem lokalny to prywatyzacja – z niej biorą się negatywne skutki dla pracowników. Wiadomo, jakich sztuczek się używa. Samozatrudnienie oznacza utratę socjalnych

zabezpieczeń. To jest społeczny materiał wybuchowy, który ogarnie całą Europę.

Apeluję o szybką strategię ratowania przemysłu okrętowego. Mało jest dobrych przykładów. Nie wierzę, że wszystkie stocznie można przerobić w elektrownie wiatrowe. Potrzebujemy nowych pomysłów, technologii. Musimy inwestować w sektor. Zamiast tolerować zwolnienia, powinniśmy zaprezentować model przekwalifikowania pracowników, stworzenia możliwości nabycia nowych kompetencji.

Był aplauz, ale tam wiele osób mówiło dużo dobrych rzeczy, których nie ma potem w działaniu. Pada dużo pięknych słów i haseł, ale nie ma czynów. Są rządy, które orientują się na gospodarkę liberalną, twierdząc, że rynek wszystko wyreguluje. Ale jeśli się to pozostawia tylko rynkowi, to jest utrata miejsc pracy i świadczeń socjalnych. Potrzebne są odpowiednie akty prawne, regulacje dla ludzi zatrudnionych w sektorze morskim. Nie może rządzić ślepy przypadek.

Najskuteczniejszą ochroną dla rynku jest ochrona miejsc pracy. Przekwalifikowanie nie może być politycznym alibi dla rządzących. Takie działania muszą prowadzić do powrotu na rynek pracy ludzi, którzy tę pracę utracili.



(foto: D. Stachowiak)

Philippe Alfonso

Europejska Federacja Transportowców:

ETF wspiera postulaty „Solidarności”. Podczas dzisiejszej konferencji zauważyłem przepaść między słowami a czynami. W UE widać dobre pomysły, ale trzeba jeszcze wcielać je w życie.

Sektor morski ma wielki potencjał i trzeba to wykorzystać. Wizja romantyczna kreowana przez rządy jest naiwna. Przetworzenie stoczni w elektrownie wiatrowe nie jest możliwe. Trzeba inwestować w poszukiwanie nowych technologii, ale i przede wszystkim w kapitał ludzki.

Widać brak zdecydowania grup politycznych w tworzeniu reguł, zasad funkcjonowania sektora morskiego. Rynek nie załatwi wszystkiego, trzeba utworzyć prawa. Obecna sytuacja pokazuje ogromną potrzebę uregulowań prawnych.

Dotychczas nikt nie zaproponował, by utworzyć wspólny rynek morski, na którym wzrosłyby zarobki dla pracow-

ników sektora. Nikt nie myśli o harmonizacji pomocy społecznej i zarobków w sektorze morskim. W rybołówstwie nikt nie mówi o warunkach pracy i zarobkach.

Ważny jest dialog społeczny, trzeba go podtrzymywać. Prywatyzacja nie powinna się odbywać bez udziału pracowników i związków zawodowych.

Notowała: Daria Stachowiak

Krótko

Bruksela, 6 lipca 2011.

**Europejska Konfederacja
Związków Zawodowych (ETUC)**

Zaproszenie na demonstrację w dniu 17 września br. we Wrocławiu

**Do organizacji
afiliowanych w ETUC**

Na spotkaniu Komitetu Wykonawczego ETUC (Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych), które odbyło się w dniach 28 i 29 czerwca br. w Brukseli, z inicjatywy polskich związków zawodowych OPZZ i „Solidarności” postanowiliśmy zorganizować dużą euro-demonstrację w sobotę 17 września 2011 roku w Polsce we Wrocławiu. Celem będzie wyrażenie sprzeciwu wobec ataku na prawa związków zawodowych oraz wobec działań oszczędnościowych (kosztem warunków pracy).

Demonstracja zbiegnie się w czasie z polską prezydencją w Unii Europejskiej i najbliższym spotkaniem ministrów finansów i ministrów ds. gospodarki oraz Europejskiego Banku Centralnego (ECB), które odbędzie się we Wrocławiu w dniach 16 i 17 września, a dotyczyć będzie kryzysu finansowego i gospodarczego w Unii Europejskiej.

Wydarzenie organizuje ETUC z pełnym poparciem polskich związków zawodowych „Solidarności” i OPZZ. Demonstracja rozpocznie się o godzinie 13.30, a skończy około 16.00.

Kontakt w sprawie wszelkich kwestii dotyczących euro-demonstracji: Antonio Moreira, tel.: +32 2 224 05 83; mobile: +32 475 67 40 67; e-mail: amoreira@etuc.org.

*Z poważaniem
Bernadette Ségol
Sekretarz Generalny*

Drwina z marynarzy i gospodarki morskiej w Gdańsku



(foto: D. Stachowiak)

Ponownie Krajowa Sekcja Morska przypomina, iż miejscem pracy dla marynarzy i rybaków morskich są statki. Zgodnie z międzynarodowym prawem każdy statek pływa pod banderą kraju swojej przynależności.

W roku 1990 pod polską banderą było ponad 300 morskich statków handlowych i rybołówstwa dalekomorskiego. Dzisiaj jest tylko kilka, a na większości z nich stosunek pracy poddany został prawu obcych, egzotycznych państw, min. Panamy, Singapuru czy Cypru. Ponadto armatorzy (pracodawcy) od wielu lat nie płacą żadnej składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne polskich marynarzy pracujących na tych statkach.

Od 1990 roku, za zgodą kolejnych Rządów RP, wszystkie morskie statki handlowe – jeszcze wówczas państwowych, polskich armatorów – pozbawiono polskiej przynależności. Zdjęto z nich białą-czerwoną banderę i zawieszono bandery egzotycznych państw: Wysp Bahama, Vanuatu, Liberii, Panamy, Wysp Marshalla itp., uznanych za kraje tanich bander.

Do dzisiaj żaden z tych statków nie wrócił do Polski. Do dzisiaj żaden z pracodawców zatrudniających polskich marynarzy nie jest zarejestrowany w Polsce, a stosunek pracy na każdym z tych statków poddany jest prawu obcego państwa.

Od maja 2004 roku staliśmy się obywatelami Unii Europejskiej, ale nasze miejsca pracy (morskie statki handlowe) wyrejestrowano z Polski i zarejestrowano poza obszarem UE.

Prywatyzacja polskich przedsiębiorstw armatorskich, zamiast poprawić, pogorszyła jeszcze sytuację – załogi

polskich marynarzy na tych statkach wymieniono na załogi marynarzy innej narodowości.

Od wielu lat Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” apeluje i zgłasza inicjatywy w celu wspólnej, trójstronnej – rząd, zawiazki zawodowe i armatorzy – pracy na rzecz reaktywacji i stworzenia warunków istnienia oraz rozwoju floty morskiej o polskiej przynależności. Niestety, dotychczas oprócz haseł i pozorów, nie znajdujemy woli lub zainteresowania kolejnych Rządów i Parlamentów RP do takiej pracy.

Oburzające jest, że w tej sytuacji aktualny polski rząd, na czas swojej prezydencji w UE za temat wiodący w branży morskiej uznał: „Uatrakcyjnienie karier morskich: kształcenie, szkolenie i warunki pracy.” Taki też temat wybrano do poruszenia na zwołanej w dniu 19 maja br. w Gdańsku międzynarodowej Konferencji Europejskiego Dnia Morza 2011.

Nie ma polskiej floty morskiej, likwiduje się polskie stocznie, redukuje się zatrudnienie w polskich portach, a planuje się kształcić i szkolić kadry tylko po to, aby nie znaleźć w Polsce pracy w zdobytym zawodzie?

Z jednej strony ogranicza się środki finansowe na walkę z bezrobociem i biedą, a z drugiej strony planuje się wydanie ich na zwiększenie ilości bezrobotnych!

Jak można być spokojnym przy takiej polityce morskiego państwa?!

Janusz Maciejewicz

Przewodniczący

Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność”

O somalijskich piratach

Nowy raport dotyczący sytuacji marynarzy w obliczu eskalacji przemocy ze strony piratów

Jak wynika z najnowszego raportu eskalacja przemocy fizycznej i psychicznej, której poddawani są marynarze, znacznie wzrosła. Raport zatytułowany „Koszty ludzkie piractwa somalijskiego” opublikowany został przez Oceans Beyond Piracy Project – projekt, który szczegółowo bada przypadki takich ataków. W samym tylko 2010 roku zaatakowano ponad 4000 marynarzy, a niektóre statki i załogi nawet kilkukrotnie.



(foto: A. Czapla)

Jak podano w raporcie, załogi wielu statków, łącznie ponad 350 osób, narażone były na wielogodzinne, czasem nawet kilkudniowe, ataki piratów, którzy używali granatów, materiałów wybuchowych, a nawet rakiet. Podpalono 3 statki, których przerażone załogi zmuszone były schronić się pod pokładem i tylko dzięki szybkiej interwencji znajdujących się w pobliżu okrętów marynarki udało się uniknąć tragedii.

Spośród 53 statków porwanych w 2010 roku, załogi 21 poddawane były torturom, zarówno psychicznym, jak i fizycznym. Jak ujawnił prezes kampanii „Save Our Seafarers”, Giles Heimann, ponad 1000 marynarzy prze-

trzymywanych było przez wiele miesięcy w charakterze zakładników. Pozbawienie ich dostępu do opieki medycznej, żywności i jakiegokolwiek kontaktu z rodzinami doprowadziło do kilku przypadków samobójstw i śmierci z niedożywienia. Setki z tych marynarzy poddawano okrutnym torturom, takim jak wieszanie za kostki za burtą statku, zamykanie w chłodni, okrucieństwo plastikowych opasek wokół genitaliów, wykorzystywanie załóg jako żywe tarcze w starciach z innymi statkami. Nic dziwnego, że wielu z tych marynarzy, nawet długo po uwolnieniu, pozostaje w szoku i nie są w stanie powrócić do pracy – nie wiadomo, czy to w ogóle będzie możliwe. Nie mogą wrócić na morze – tracą w ten sposób źródło swojego utrzymania.

Jedną z wielu ofiar piratów był Dipendra Rathore, 22-letni indyjski kadet, przetrzymywany przez 8 miesięcy jako zakładnik na pokładzie statku „Merida Marguerite”. Jak powiedział: W moim wieku jeszcze można znieść ból... ale obserwując ludzi, dwukrotnie starszych ode mnie, którzy są torturowani, bici i kopani, i płacząc proszą o pomoc, a ja nie mogę nic zrobić, żeby choć trochę im pomóc – to naprawdę potworne... Mogłem jedynie się modlić, ale po pewnym czasie nawet i to nie przynosiło ulgi, wydało mi się bez sensu i byłem bliski utraty wiary...

Giles Heimann stwierdził: ...to straszne i całkowicie nie do przyjęcia, aby zwykli ludzie, wykonujący swoją codzienną pracę, narażeni byli na takie okropności. Wiele tysięcy marynarzy szykuje się do przyścia przez obszar zagrożony atakami, a biorąc pod uwagę uczucia ich najbliższych, mamy do czynienia z setkami tysięcy ludzi opanowanych przez strach z powodu somalijskiego piractwa.

Komentując tę sytuację, Jon Whitlow, sekretarz Sekcji Marynarzy ITF, powiedział: Raport „Koszty ludzkie somalijskiego piractwa” jest cennym dodatkiem do sterety dowodów, że już zbyt długo pozwala się piratom na bezkarne czyny. Czyny, które są coraz bardziej brutalne, wręcz nieludzkie, i obejmują coraz większe obszary. Po raz kolejny ukazuje palącą potrzebę podjęcia zdecydowanych kroków przeciwko piratom... Aby te działania były skuteczne, musi być także wola polityczna wielu rządów. Jej brak powoduje, że często cała akcja sprowadza się do zabawy „catch and release” (złap i wypuść) i przypomina trochę błędne koło. Takie działania nie są w stanie nikogo odstraszyć i wykazują tylko całkowitą bezradność wobec coraz brutalniejszych poczynań piratów.

Barbara Kubach

Roszczenia

PŻM/Cyfadaco nie chce wypłacić odszkodowania – ciąg dalszy

W poprzednim „Biuletynie Morskim” w artykule zatytułowanym „Dlaczego PŻM/Cyfadaco nie chce wypłacić odszkodowania?!” poruszyłem sprawę nie wypłacenia odszkodowania za utratę zdrowia w wyniku wypadku na statku m/v NIDA.

Przypominam w skrócie:

Szóstego kwietnia 2010 roku bosman Andrzej P. wskutek nieszczęśliwego upadku podczas prac malarskich na pokładzie m/v NIDA stracił przytomność i został przewieziony do szpitala w Nowym Orleanie. W szpitalu stwierdzono wieloogniskowe stłuczenie mózgu z krwawieniem wewnętrznym i padaczkę pourazową oraz natychmiast przeprowadzono skomplikowaną operację chirurgiczną. Po przeszło miesięcznym pobycie w szpitalu Andrzej P. został w asyście pielęgniarki przewieziony do kraju w celu dalszej rehabilitacji.

W dniu 4 lutego 2011 roku Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Szczecinie orzekł, że Andrzej P. jest niezdolny do pracy na statkach morskich. Powołany w ramach PŻM dwuosobowy zespół powypadkowy sporządził protokół, w którym zawarł dwie skrajnie różne opinie: jeden z członków zespołu uznał zdarzenie jako wypadek przy pracy, natomiast drugi tego nie uznał. Argumentacja tego drugiego opierała się na hipotezie, że Andrzej P. przewrócił się z powodu nie wykrytej wcześniej – pomimo ważnego w chwili zdarzenia świadectwa zdrowia – choroby i to ona była przyczyną jego upadku! Otrzymując taki protokół powypadkowy, kierownictwo PŻM/Cyfadaco wybrało tylko jedną z w/w opinii i nie uznało zdarzenia jako wypadku przy pracy, starając się tym sposobem pozbawić Andrzeja P. prawa do otrzymania odszkodowania z tytułu zapisów układu zbiorowego ITF.

W tej sytuacji Andrzej P. zwrócił się o pomoc do swojej organizacji zakładowej NSZZ „Solidarność” przy PŻM. Zamiast zwrócić się do naszej Sekcji, przewodniczący MK poprosił o pomoc prawnika z Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” w Szczecinie. Ten z kolei sprawę nie uznania zdarzenia za wypadek przy pracy skierował do rozpatrzenia przez Sąd Pracy w Szczecinie. Sąd Pracy zwrócił się do prawnika z Zarządu Regionu i do PŻM o wyjaśnienia dotyczące złożonego wniosku, a przede wszystkim kto był pracodawcą Andrzeja P. – PŻM w Polsce czy Cyfadaco na Cyprze? Który podmiot prawny i za co jest odpowiedzialny, gdyż w niektórych dokumentach PŻM w Szczecinie występuje jako agent Cyfadaco z Cypru, itd. Nie mogąc rozwikłać tych problemów, dopiero w lutym br. prawnik Zarządu Regionu powiadomił nas o całej sprawie i zwrócił się do nas wraz z Andrzejem P.

o pomoc. W dniu 14 marca br. Andrzej P. został powiadomiony przez PŻM o rozwiązaniu umowy o pracę (był stałym pracownikiem PŻM) z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia z powodu niezdolności do pracy na morzu.



(foto: W. Boguń)

Tyle gwoli przypomnienia, a poniżej ciąg dalszy.

Przedłożone dzięki naszej pomocy wyjaśnienia doprowadziły do wyznaczenia przez Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych (Sąd Rejonowy w Szczecinie) rozprawy na dzień 30 marca br. Na sali sądowej z jednej strony stawili się Andrzej P. jako powód i jego dwaj pełnomocnicy: prawnik z Zarządu Regionu oraz kol. Andrzej Jaśkiewicz – Inspektor ds. Roszczeń Marynarzy z naszej Sekcji (były inspektor ITF). Na ławie z drugiej strony zasiadł ubrany w togę prawnik ustanowiony przez PŻM/Cyfadaco. Niestety, zamiast rozpatrzenia wniosku, na samym początku Sędzia orzekł, że nie może go rozpatrywać, ponieważ sprawa jest międzynarodowa i zgodnie z regulacją wewnętrzną Sądu, może ją rozpatrzyć wyłącznie upoważniony do tego inny sędzia. Sprawa więc została odłożona na inny, bliżej nie określony, termin.

Pod koniec marca – w przededniu w/w „spotkania” w Sądzie – Andrzejowi P. odmówiono również praw do renty. Wg orzecznictwa z ZUS nie posiadał uprawnień do renty, bo jego stan zdrowia pozwala mu podjąć z pewnymi ograniczeniami pracę na lądzie! Za naszą radą Andrzej P. złożył do Sądu Pracy wniosek o przyspieszenie terminu rozprawy. Sytuacja, w jakiej się znalazł, stawała się coraz bardziej tragiczna. Tym bardziej, że brakowało mu środków nie tylko na życie, ale również na walkę z ciężką chorobą żony.

W jego sprawie osobiście spotkałem się z przedstawicielami kierownictwa PŻM/Cyfadaco, kolejno od niższego do najwyższego szczebla, starając się bez powodzenia zmienić ich niezrozumiałą postawę. Andrzej P. był wieloletnim pracownikiem PŻM o nienaganej opinii i znalazł się bez środków do życia w wyniku ewidentnego wypadku podczas zatrudnienia na statku i nie respektowania przez pracodawcę zapisanego w CBA prawa do odszkodowania.



(foto: D. Zwierzchowski)

Być może PŻM/Cyfadaco nie ubezpiecza w pełnej wysokości załóg od nieszczęśliwych wypadków na statkach, bo to więcej kosztuje. Zgodnie z warunkami CBA, armator winien ubezpieczyć załogę w celu pokrycia kosztów leczenia i wypłacenia odszkodowania za utratę zdrowia w wysokości co najmniej wykazanej w układzie zbiorowym. Koszt operacji i pobytu Andrzeja P. w szpitalu w Nowym Orleanie był z pewnością wysoki i dodatkowa wypłata pełnego odszkodowania spowodowałaby wzrost składki ubezpieczeniowej płaconej przez armatora. Prawdopodobnie z tego powodu kierownictwo PŻM/Cyfadaco stara się udowodnić, że wypadek nie jest wypadkiem.

A może... ktoś dostaje gratyfikację za brak wypadkowości?... Uważam, że oszczędzanie lub zysk na czymś nieszczerściu jest po prostu draństwem!

Zadziwiające jest też postępowanie Sądu Pracy w Szczecinie. W odpowiedzi na wniosek Andrzeja P. o przyspieszenie terminu rozprawy, uzyskał on z sądu informację, że zwłoka spowodowana jest koniecznością przetłumaczenia przez tłumacza przysięgłego złożonego pozwu wraz z dokumentacją. Zdębiałem uzyskując wiadomość, że polski Sąd Pracy zlecił przetłumaczenie tych materiałów z języka polskiego na język grecki(!) i wysłał je na adres spółki Cyfadaco na Cyprze. Dopiero po uzyskaniu odpowiedzi z Cypru wyznaczony zostanie kolejny termin rozprawy.

Istna paranoja – polski sąd na koszt Skarbu Państwa tłumaczy z polskiego na język grecki pozew przeciwko spółce Cyfadaco, której właścicielem jest polskie państwowe przedsiębiorstwo, którego z kolei właścicielem jest Skarb Państwa. Polski sąd przesyła też na koszt Skarbu Państwa te przetłumaczone na grecki język dokumenty do tejże spółki na Cypr, gdzie urzędujący przedstawiciel PŻM po ich otrzymaniu prawdopodobnie zleci przetłumaczenie z języka greckiego na język polski i prześle do Polski do PŻM, który pełni również funkcję agenta Cyfadaco!

Niezależnie od złożonego do Sądu Pracy pozwu, sprawę o naruszenie warunków układu zbiorowego przez Cyfadaco i wypłatę Andrzejowi P. odszkodowania skierowaliśmy do renomowanej kancelarii adwokackiej. Upoważniony adwokat wezwał PŻM/Cyfadaco do wypłacenia Andrzejowi P. należnej z tytułu CBA kwoty odszkodowawczej pod groźbą skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego, a w dalszej kolejności postępowania egzekucyjnego.

Niestety w chwili pisania tego artykułu sprawa odszkodowania za wypadek Andrzeja P. nie została jeszcze zakończona. Powróć do niej w następnym biuletynie.

Janusz Maciejewicz

Przesłanie Rady Papieskiej z okazji Niedzieli Morskiej 10 lipca 2011

Poniżej fragment przesłania:

Duszpasterstwo Ludzi Morza jest świadome wielu nieludzkich sytuacji, jakie w dalszym ciągu spotyka się w sferze żeglugi i zawsze stoi po stronie marynarzy, powtarzając z naciskiem, że ich prawa ludzkie i pracownicze muszą być respektowane. Przypominając tu nasze niedawne oświadczenie w sprawie aktów piractwa (26 maja 2011 r.) zdecydowanie nalegamy, aby sektor żeglugi (armatorzy, Kluby P&I itd.) współpracował razem z władzami rządowymi, organizacjami międzynarodowymi i placówkami pomocy społecznej na rzecz ustanowienia środków zapobiegawczych i zapewnienia marynarzom bezpieczeństwa. Celem zapewnienia większej ochrony ludziom pracującym na morzu, apelujemy do rządów wszystkich państw, aby ratyfikowały Morską Konwencję Pracy uchwaloną przez Międzynarodową Organizację Pracy w 2006 roku oraz popierały jej wejście w życie. W przeciwnym razie Konwencja ta będzie stanowić wyłącznie teoretyczną wartość, nawet jeśli uznamy, że jest to najbardziej znaczące osiągnięcie w całej historii praw marynarzy.

ITF - wiadomości ze świata**Europejski Dzień Marynarza**

Globalna kampania zmierzająca do podkreślenia roli marynarzy w światowym handlu i gospodarce przyniosła efekt w postaci ustanowienia – po raz pierwszy w historii – dnia 25 czerwca Międzynarodowym Dniem Marynarza.

Decyzję o uznaniu dnia 25 czerwca za Międzynarodowy Dzień Marynarza podjęto podczas konferencji dyplomatycznej w Manili na Filipinach, podczas której wprowadzono istotne zmiany do Konwencji STCW. Wszyscy delegaci zgodzili się co do tego, że wyjątkowy wkład marynarzy w międzynarodowy handel morski, gospodarkę światową i społeczeństwo jako takie, winien być uhonorowany wprowadzeniem dorocznego „dnia marynarza”. Datę 25 czerwca wybrano ze względu na fakt, iż właśnie tego dnia zostały przyjęte znaczące zmiany do Konwencji STCW.



(foto: W. Boguń)

W kampanii szczególnie podkreślono fakt, że żegluga stanowi ponad 90% światowego handlu i że na świecie jest ponad 1,5 miliona marynarzy, dzięki którym dostarczane są niezbędne do życia rzeczy i towary. Innowacyjna kampania medialna otrzymała już ogromne wsparcie ze strony partnerów z branży żeglugowej, marynarzy, a także wielu innych grup przemysłowych.

Działania te mają szczególne znaczenie, gdyż odbywają się w czasie, gdy nasilają się akcje przeciwko piractwu. Według raportu przemysłu żeglugowego, dotyczącego kampanii Save Our Seafarers, w ciągu ostatnich 4 lat zginęło 62 marynarzy. Ich śmierć była bezpośrednim rezultatem ataków pirackich w rejonie Zatoki Adeńskiej i na Oceanie Indyjskim. Połączenie tych kampanii spowodowało, że na całym świecie wzrasta nacisk na rządy, aby skuteczniej przeciwdziałać piractwu i zapewnić maksymalną ochronę marynarzom, którzy płyną w tych niebezpiecznych rejonach.

Więcej na temat Międzynarodowego Dnia Marynarza można znaleźć na stronie www.imo.org. Po kliknięciu na hasło Day of the Seafarer.

(bk)

Oświadczenie ITF w sprawie raportu „Deepwater Horizon”

Najnowszy raport amerykańskiej straży przybrzeżnej po tragedii „Deepwater Horizon” umacnia utrzymywane od dawna stanowisko ITF, że tzw. wygodne bandery (flag-of-convenience – FOC) ułatwiają, a nawet często zachęcają do niebezpiecznych praktyk na statkach. ITF przyznaje, że bywają sumienni armatorzy FOC i mają wiele dobrze wyszkolonych załóg (niezależnie od ich obywatelstwa), ale wielu armatorów FOC nie ma szacunku dla marynarzy, ich kompetencji i wielu innych ofiar, które ponoszą w wyniku systemu tanich bander. Stawianie szybkich zysków ponad bezpieczeństwem niesie również ryzyko katastrofalnych szkód dla środowiska, jak te, które miało miejsce w ubiegłym roku, kiedy wybuchła platforma.

ITF pochwała koncentrację (skupienie się) straży przybrzeżnej na tym, co dzieje się, kiedy państwo bandery nie wypełnia nadzoru nad statkami w kwestii ISM i innych międzynarodowych standardów minimum. Kiedy zasady i przepisy są lub stają się luźne, warunki mogą się pogorszyć, aż do zamieszania i chaosu. To było widać na pokładzie „Deepwater Horizon”, kiedy w ubiegłym roku był poza Gulf Coast w Stanach Zjednoczonych. Nie był zarejestrowany w Stanach Zjednoczonych, które mają bogatą morską historię, ale zamiast tego na Wyspach Marshalla, gdzie brak odpowiednich przepisów.

Ponadto międzynarodowe organizacje morskie takie jak ITF widzą takie niebezpieczne przykłady codziennie u wybrzeży Somalii, nad Zatoką Omańską, skąd pochodzi 40% światowych dostaw ropy naftowej, oraz na Oceanie Indyjskim – piraci liczą na obniżone standardy bezpieczeństwa, które ułatwiają napaść i porwanie nieprzygotowanej załogi. Piractwo oczywiście jest wcześniejsze niż tanie bandery, ale ten sam system FOC prawdopodobnie doprowadził do tragedii „Deepwater Horizon” i również utrudnia międzynarodowe wysiłki, aby walczyć przeciwko nowoczesnej wersji terroryzmu na morzu. Bez tanich bander walka (istotne podjęcie walki) z piractwem byłaby nieporównywalnie łatwiejsza. Tradycyjne morskie państwa będą dążyć do ochrony swoich narodowych „aktywów”.

Więcej na temat kampanii ITF przeciw FOC na stronie: <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>

(ds)

Polityka ITF**Kampanie ITF w świetle nowej polityki**

Kampania ITF przeciwko tzw. tanim banderom (FOC – flag of convenience) trwa już ponad 60 lat, ale to zdecydowanie nie jest jeszcze czas na emeryturę. Teraz stała się tak dynamiczna, jak nigdy. Zmienia się bowiem z duchem czasu. Kampania będzie nadal prowadzona, aby dążyć do poprawy warunków pracy na morzu w XXI wieku.

Wiele się wydarzyło w ciągu ostatnich lat. Zaszły zmiany w prawie międzynarodowym, globalizacja nabrała tempa, struktury własności stały się bardziej złożone i pozostają niedostosowane do przepisów międzynarodowych, takich jak wprowadzona przez Międzynarodową Organizację Pracy konwencja MLC.

Kluczowym elementem Polityki Mexico City, która zastąpiła Politykę Delhi z 1998 roku, jest przyjęcie nowej Karty Marynarza, która określa minimalne zobowiązania, jakie muszą być spełnione przez związki zawodowe afiliowane w ITF. Wejdzie ona w życie 1 stycznia 2012 roku, a związki będą musiały spełnić wszystkie wymagania tej karty do 2014.

W ramach nowej polityki wszystkie związki zawodowe muszą, jako minimum, zapewnić marynarzom:

- legitymacje członkowskie,
- biuletyn,
- katalog kontaktów do biur i przedstawicieli związku,
- pomoc w roszczeniach wynikających z układu zbiorowego pracy,
- wizyty przedstawicieli związku zawodowego (w miarę możliwości),
- informacje na temat zobowiązań związków zawodowych (w przypadku, gdy umowa zostanie podpisana przez więcej niż jeden związek).

Te minimalne wymagania zagwarantują marynarzom objętym umowami ITF nie tylko minimalny poziom płacy i warunków zatrudnienia, ale także bezpośrednie wsparcie swojego związku zawodowego.

Kolejną nowością dla marynarzy jest przyjęcie polityki kontroli finansowania. Podobnie jak w przypadku Karty Marynarza, polityka ta wchodzi w życie w 2012 roku, a w 2014 musi już obowiązywać. Celem jest zapewnienie marynarzom wszystkich korzyści, które im przysługują.

Zgodnie z niektórymi umowami ITF, całkowite wynagrodzenie marynarzy składa się z kilku różnych świadczeń w ramach dodatków do pensji. Nowa polityka zapewni

przejrzyste siatki płac, w których będzie widać wyraźnie, czym jest każdy element wynagrodzenia.

Kampania ITF od dawna koncentruje się na FOC, a jej celem jest zwalczanie statków niespełniających norm i uzyskanie poprawy warunków pracy dla wszystkich marynarzy. Polityka Mexico City zdefiniowała i uregulowała warunki dla marynarzy pracujących na statkach bandery narodowej, tak aby prawa wszystkich marynarzy pracujących na pokładzie były chronione i reprezentowane.

Podstawowe zasady i cele kampanii FOC pozostają takie same, ale obecny przegląd polityki ITF ukazał niektóre z nich bardziej wyraźnie. Przykład stanowić może podkreślenie potrzeby solidarności marynarzy i portowców. Osiągnięcia kampanii dla marynarzy nie byłyby możliwe bez aktywnego wsparcia pracowników portów – dokerów. Teraz dokerzy na całym świecie biorą aktywny udział w kampanii związków zawodowych ITF przeciwko wygodnym portom, w oparciu o doświadczenia i sukcesy FOC kampanii.

Jeśli te dwie kampanie wspierać się będą nawzajem, jeśli marynarze zjednoczą się z robotnikami portowymi, wynik końcowy będzie dla dokerów i marynarzy pozytywny. Wraz ze zmianami w polityce ITF, uzgodnionymi w Mexico City, morskie związki zawodowe po raz kolejny wyraziły swoją gotowość do współpracy w celu zapewnienia lepszej przyszłości dla wszystkich pracowników – na morzu i na lądzie.

Daria Stachowiak

Kampanie ITF w liczbach

- Inspektorzy ITF w 2010 roku odwiedzili łącznie 8302 statków.
- 32 bandery widnieją na liście FOC.
- W 2010 roku ITF odzyskał w ramach kampanii FOC łącznie 23,7 milionów \$ USD z tytułu wynagrodzenia i odszkodowania dla załóg.
- Z ramienia ITF działa 135 inspektorów w portach 49 krajów na całym świecie, to jest w porównaniu z rokiem poprzednim o osiem więcej, łącznie w czterech dodatkowych krajach.
- Działania ITF w ramach kampanii w 2010 roku czynnie wsparły związki z 32 krajów na czterech kontynentach.
- Liczba marynarzy objętych umowami ITF w 2010 roku to 288.575, czyli o 25.000 więcej niż w roku poprzednim.

(ds)

Dni Morza Szczecin 2011 – fajerwerki nad... grobem

W dniach 10–12 czerwca 2011 po raz kolejny obchodziliśmy w Szczecinie Dni Morza. Były więc piękne żaglowce, wystawy i koncerty, gwiazdy muzyki i warsztaty edukacyjne. Nie mogło także obyć się bez pokazu sztucznych ogni i fajerwerków. W związku z przejściem przez Polskę (1 lipca br.) prezydencji w Radzie Unii Europejskiej, tegorocznym Dniom Morza przyświecało hasło „Nasza Europa”. Na Wałach Chrobrego powstała Aleja Europejska, gdzie uczniowie z kilkudziesięciu szczecińskich szkół prezentowali zwyczaje, tradycje i kuchnię krajów europejskich. Był też koncert folkowy „Wokół Bałtyku”, w którym wzięły udział zespoły z Polski, Danii, Szwecji i Finlandii.

Po prostu pięknie! Tak pięknie, że aż się można wzruszyć. Tylko proszę się zastanowić – co my właściwie świętujemy? Tak naprawdę to nie bardzo wiadomo... I wychodzi na to, że nikogo to nie obchodzi. Ważne, żeby świętować. No to świętujemy! Upadły stocznie w Gdyni i Szczecinie, kolejnym zakładom związanym z przemysłem okrętowym (takim jak np. stocznia rzeczna w Tczewie) grozi upadek, nie mamy statków pod polską banderą, nie mamy rybołówstwa. Ale proszę bardzo, świętujmy! Czy ktoś jeszcze dzisiaj pamięta, że – wcale nie tak dawno – Polska Żegluga Morska miała ponad 120 statków, a Polskie Linie Oceaniczne ponad 80? I na wszystkich tych statkach powiewała dumnie biało-czerwona bandera!

A dzisiaj, proszę bardzo: przy nabrzeżu cumuje prom „Polonia” – prawda, że dumna nazwa. Tylko szkoda, że pod nią, jako port macierzysty figuruje... Nassau! Mamy więcej takich „perełek”: „Armia Krajowa” i „Solidarność” – bandera Vanuatu, „Powstaniec Listopadowy” – Malta, itd., itd. Przykłady można mnożyć. Owszem, żeby nie mijać się z prawdą, należy przyznać, że w Polskim Rejestrze Okrętowym możemy znaleźć kilka statków pod polską banderą. Ale nawet na tych kilku statkach, które jeszcze mają polską banderę, prawo pracy zostało podporządkowane obcemu prawu, np. cypryjskiemu. O kłopotach, jakie z tego wynikają dla zatrudnionych tam marynarzy, pisaliśmy już niejednokrotnie. Mieliśmy ogromną flotę statków rybackich. Czy ktoś pamięta dzisiaj o takich przedsiębiorstwach jak „Transocean”, „Odra” czy „Gryf”? Może byli pracownicy. Zwłaszcza, że część z nich nie odzyskała swoich zaległych wypłat, a niektórym się to udało dopiero po rozprawach sądowych. Ale proszę – świętujmy!

Od dawna, mając w perspektywie Polską prezydencję w Unii Europejskiej, próbujemy dowiedzieć się, jakie nasz rząd ma plany wobec gospodarki morskiej. Czy w ogóle istnieje jakiś plan? W to, że istnieje jakakolwiek polityka morska państwa, przestaliśmy już wierzyć. Ale jak mówią: nadzieja umiera ostatnia. Więc jeszcze mieliśmy nadzieję, że może jednak „coś się ruszy”. No i ruszyło się. Orga-

nizowano sympozja, konferencje, spotkania – ba! nawet międzynarodowe. Brawo! Ale czy moglibyśmy się dowiedzieć, co z polityką morską?

No i dowiedzieliśmy się od pani minister Anny Wypych-Namietko, że owszem, Polska pamięta o gospodarce morskiej, że będzie dążyć do rozwoju... szkolnictwa morskiego... Po prostu ręce opadają. A niby po co mamy szkolić kadry? I dlaczego, za pieniądze z naszych podatków, mamy dostarczać siłę roboczą obcym armatorom? I co to wszystko ma wspólnego z pojęciem polityki morskiej państwa?

Ale świętujmy Dni Morza! Bawmy się. Organizujmy imprezy. I tylko niech nikt nie zakłóca tego radosnego nastroju. Chcieliśmy na Wałach Chrobrego ustawić punkt informacyjny z materiałami dotyczącymi sytuacji floty, przedsiębiorstw armatorskich i polskich marynarzy. Kiedy jednak organizator poprosił o informację na temat planowanych materiałów – nagle się okazało, że nie ma dla nas miejsca! I jedyne, co nam się udało, to umieścić plakat na kilku billboardach.



(foto: D. Stachowiak)

A więc świętujmy! W przyszłym roku – kiedy już wszystko sprzedamy i oddamy w obce ręce – proponuję ustawić jedno wielkie stoisko. Będziemy sprzedawać piach i muszelki. Bo tylko tyle nam zostanie!

Barbara Kubach

ZAPAMIĘTAJ

NSZZ „Solidarność” jest związkiem otwartym

**Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię
prawa do wstąpienia do naszego związku**

ADRESY

KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Siedziba główna

ul. Szarotki 8

70-604 SZCZECIN

tel. 91 422 3311

fax 91 422 2900

e-mail: szczecin@nms.org.pl

www.solidarnosc.nms.org.pl

Oddział w Gdyni

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel. 58 621 8173

tel./fax 58 621 8543

e-mail: gdynia@nms.org.pl

Biuro terenowe

w Świnoujściu

„Dom Marynarza”

ul. Fińska 2, pok. 109

72-600 ŚWINOUJŚCIE

tel. 91 322 61 28

tel. kom. 502 373 761

e-mail: fisheries@nms.org.pl

ORGANIZACJE ZAKŁADOWE I MIĘDZYZAKŁADOWE

**MKZ NSZZ „S” ORGANIZA-
CJA MIĘDZYZAKŁADOWA
MARYNARZY I RYBAKÓW**

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel. 58 621 8541

fax 58 661 2035

e-mail: marynarz@nms.org.pl

www.marynarz.org.pl

MKZ NSZZ „S” PŻM

pl. Rodła 8

70-419 SZCZECIN

tel. Przewodniczący 91 359 4085

tel. Sekretariat 91 359 4078

91 359 4079

tel./fax 91 359 4084

e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S” „DALMOR”

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. 58 627 6264

fax 58 620 1845

e-mail:

solidarnosc.dalmor@gmail.com

MKZ NSZZ „S” PŻB S.A.

ul. Portowa 41

78-100 KOŁOBRZEG

tel. 94 355 2204

tel./fax 94 352 8258

e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

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

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. 58 660 7647

fax 58 660 7648

tel.kom. 609 476 400

KZ NSZZ „S”

**PRZEDSIĘBIORSTWO
ROBÓT CZERPALNYCH
I PODWODNYCH**

ul. Przetoczna 66

80-702 GDAŃSK

tel. 58 304 3882

tel. 58 304 3883 w. 237

fax 58 304 3814

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

ul. Szarotki 8

70-604 SZCZECIN

tel. 91 422 3311

fax 91 422 2900

e-mail: biuro@nms.org.pl

www.omk.org.pl

INSPEKTORZY ITF

ADAM MAZURKIEWICZ

ul. Szarotki 8

70-604 SZCZECIN

tel./fax 91 423 9330

tel. 91 423 9707

tel. kom. 501 539 329

e-mail:

adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

ANDRZEJ KOŚCIK

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel./fax 58 661 6053

tel. 58 661 6096

tel. kom. 602 233 619

e-mail:

koscik_andrzej@nms.org.pl

***„Polska bez własnego wybrzeża
morskiego i bez własnej floty nie będzie
nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa,
ani samodzielna gospodarczo
i politycznie, ani szanowana w wielkiej
rodzinie państw i narodów, ani zdolna do
zabezpieczenia warunków bytu, pracy,
postępu i dobrobytu swym obywatelom.”***

Minister Eugeniusz Kwiatkowski
13 lipca 1930

