



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarki i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 3 (61) LIPIEC-SIERPIEŃ-WRZESIEŃ 2011

ISSN 1426-1006



Motto:

*„Czyż można słusznej nie wysłuchać rady?
Ważniejsze jest jednak to, by jej wysłuchawszy – zmienić, co złe.”*

Konfucjusz

SPIS TREŚCI

Do wszystkich członków załóg zatrudnionych na promach morskich	3
Roszczenia marynarzy – wspólne działania Krajowej Sekcji Morskiej i Organizacji Marynarzy Kontraktowych.....	4
Zmiany w układach zbiorowych typu ITF IBF	6
Marynarska Wymiana Doświadczeń (MWD).....	7
Po manifestacji w Brukseli EKES o transporcie i marynarzach	8
Kampania przeciwko Wygodnym Portom (Port Of Convenience).....	12
Bałtycki Tydzień Akcji.....	15
Ciąg dalszy sprawy Andrzeja P. z PŻM/Cyfadaco.....	16
Polityczne aktualności	17
Wrocław miastem solidarności	18



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 3 października 2011 r.

Zdjęcie na okładce - M. Kumiszczka

Od Redakcji

Zapraszamy do przeczytania najnowszego wydania Biuletynu Morskiego.

Podczas ostatniego spotkania Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego (IBF) ustalono nową treść układu zbiorowego na lata 2012 - 2014. Jest kilka zmian w tekście, nowe stawki ubezpieczeniowe oraz podwyżka wynagrodzeń. Więcej szczegółów znajduje się w artykule „Zmiany w układach zbiorowych typu ITF IBF” (str. 6)

W czerwcu br. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię na temat wpływu polityki unijnej na możliwość zatrudnienia, potrzeby w zakresie szkoleń oraz warunki pracy pracowników sektora transportu. EKES wyraził także osobną opinię na temat transportu morskiego. Informacje na ten temat, wraz z wnioskami i zaleceniami dla sektora transportu morskiego, przedstawiamy w artykule „Po manifestacji w Brukseli EKES o transporcie i marynarzach” (str. 8)

Międzynarodowa Organizacja Transportowców (ITF) organizuje Kampanię przeciwko Wygodnym Portom (Port of Convenience). Ta kampania ma na celu zagwarantowanie, że normy uznawane przez związki zawodowe ITF mają zastosowanie we wszystkich portach i terminalach na świecie. ITF zwalcza nadużycia globalizacji i wykorzystywanie pracowników transportu na całym świecie. Coraz częściej marynarze są zmuszani do rozmieszczania lub zabezpieczania ładunku. Jest to niebezpieczna praca, która powinna być wykonywana przez wyszkolonych i doświadczonych pracowników portowych. Do nich też ona należy historycznie i tradycyjnie. Kampania ma prowadzić do współdziałania portowców i marynarzy, bo tylko wspólnie mogą oni zawalczyć o bezpieczne warunki swojej pracy. Więcej na temat Kampanii POC w artykule „Kampania przeciwko Wygodnym Portom” (str. 12)

W dniach 10-14 października br. odbędzie się Bałtycki Tydzień Akcji, obejmujący swym zasięgiem porty krajów bałtyckich oraz Norwegię. Hasło przewodnie sugeruje priorytety tegorocznego tygodnia kampanii – ściśle związane z kampanią POC: „Marynarze organizują portowców, portowcy organizują marynarzy”. Jest to potrzeba silniejszego niż obecnie zorganizowania marynarzy i portowców w związki zawodowe oraz wzajemnej pomocy organizacji marynarzy i portowców w umacnianiu pozycji i roli związków zawodowych we współczesnej żegludze i przemyśle portowym. Więcej o akcji w artykule „Bałtycki Tydzień Akcji” (str. 15)

Jak zwykle poświęciliśmy też sporo miejsca na roszczenia marynarzy. Kontynuujemy sprawozdanie ze sprawy Andrzeja P. – już trzeci kwartał sprawa ta zajmuje naszą uwagę. Przeczytać o niej można w artykule „Ciąg dalszy sprawy Andrzeja P. z PŻM/Cyfadaco” (str. 16)

Ponadto w artykule „Roszczenia marynarzy – wspólne działania Krajowej Sekcji Morskiej i Organizacji Marynarzy Kontraktowych” (str. 4) opisujemy kilka roszczeń, którymi się zajmowaliśmy w ostatnim czasie.

Oprócz tego zachęcamy do przyjrzenia się przypadkom opisanym w artykule „Marynarska Wymiana Doświadczeń (MWD)” (str. 7), a także do przeczytania „Listu do Bosia” – pierwszego z cyklu komentującego naszą współczesną codzienność polityczną i nie tylko (str. 17)

Życzymy ciekawej lektury!

Redakcja Biuletynu Morskiego

List

Do wszystkich członków załóg zatrudnionych na promach morskich

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zamierza na drodze renegotjacji z armatorami wprowadzić od początku 2012 roku zmiany do aktualnych układów zbiorowych na wszystkich promach.

Przygotowując się i negocjując z armatorami, chcemy być z Wami w stałym lub możliwie częstym kontakcie. Naszym zamiarem jest przedstawienie armatorom propozycji wypracowanej w oparciu o postulaty i uwagi członków załóg oraz bieżąca konsultacja z Wami podczas samych renegotjacji.

Naszym zdaniem niezwykle ważnym problemem, oprócz podwyższenia wynagrodzenia, jest zapewnienie gwarancji ciągłości pracy. Dlatego chcemy zaproponować armatorom zmianę systemu dotychczasowego zatrudnienia na promach tanich bander.

Utrzymując dotychczasowy system pracy 14 dni na burcie i 14 dni na wolnym, chcemy zapisać w układzie zbiorowym gwarancję ciągłego zatrudnienia.

Zamiast umowy o pracę na czas określony (kontraktu), skutkującej brakiem gwarancji pracy po jej zakończeniu, proponujemy wprowadzić umowy o pracę gwarantujące kolejne zamustrowanie. Czyli zamiast obecnie stosowanego systemu kontraktowego, wprowadzić na promach system stałego lub ciągłego zatrudnienia przez pracodawców z prawem do płatnego urlopu wypoczynkowego. Oczekujemy waszej opinii lub uwag w tej sprawie.

Liczymy na otrzymanie od Was również innych propozycji i uwag, jakie powinniśmy uwzględnić przy negocjacjach z armatorami. Prosimy przesyłać je na nasz e-mail: szczecin@nms.org.pl z dopiskiem „promy” lub przekazać w inny najbardziej dogodny dla Was sposób, np. w Świnoujściu:

- poprzez osobisty kontakt w biurze KSMMiR NSZZ „Solidarność” w Świnoujściu: Dom Marynarza, ul. Fińska 2 (wejście od Duńskiej), pokój 109;
- poprzez list wrzucony do skrzynki na terminalu lub na drzwiach biura KSMMiR w Domu Marynarza.

Oczekujemy także na propozycje odbycia bezpośrednich spotkań z całymi załogami lub ich przedstawicielami na burcie lub na lądzie w uzgodnionym miejscu i terminie.

Janusz Maciejewicz
Przewodniczący Rady
Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność”

Roszczenia marynarzy – wspólne działania Krajowej Sekcji Morskiej i Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Polscy marynarze są coraz bardziej rozproszeni na całym świecie. Pracują dla armatorów z różnych krajów, na wszelkiego rodzaju statkach i instalacjach offshorowych. Taki stan rzeczy powoduje, niestety, coraz bardziej złożoną sytuację prawną, podatkową oraz ubezpieczeniową. Widać to po sprawach, które trafiają do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”, zrzeszającej polskich marynarzy pracujących dla obcych armatorów. Najczęściej są to roszczenia powstałe w związku z wykonywaną pracą.



(foto: W. Boguń)

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, afiliowana w ITF, posiada prawo do reprezentowania marynarzy w ITF, jak i wobec pracodawców, w tym armatorów zagranicznych. Ścisła współpraca Organizacji Marynarzy Kontraktowych z Krajową Sekcją Morską przynosi dobre wyniki, o których poniżej.

Kapitan z zatrzymanym wynagrodzeniem

Roszczenie polskiego kapitana, któremu nie została wypłacona część wynagrodzenia – w sumie blisko 10.000 EUR. Był on zatrudniony przez norweskiego pracodawcę do pracy na statku norweskiego armatora, podnoszącego banderę Panamy. Statek objęty był układem zbiorowym norweskich związków zawodowych.

Kapitan zwrócił się ze sprawą do OMK. Krajowa Sekcja Morska pomogła uzyskać pomoc ze strony norweskich związków zawodowych oraz tamtejszych radców prawnych.

Roszczenie powstało po tym, jak kapitan zmustrował ze statku w ustalonym czasie. Wynagrodzenie było rozbite na dwie części – za 30 dni pracy należało się 30 dni płatnego urlopu. Tak więc po zmustrowaniu w rękach armatora było nadal 50% zarobionych przez kapitana pieniędzy. Armator odmówił wypłaty, uzasadniając to narażeniem go przez kapitana na starty finansowe.

W tej chwili, ze względu na toczące się postępowanie, nie możemy przedstawić więcej szczegółów.

Niewypłacalny armator – sprzedaż statku

Roszczenie polskiego gas engineera, któremu armator nie wypłacił 7600 EUR. Marynarz zatrudniony był przez włoskiego pracodawcę na zbiornikowcu włoskiego armatora, podnoszącego banderę Portugalii i nie objętego układem zbiorowym.

W obliczu globalnego kryzysu gospodarczo - ekonomicznego niektórzy armatorzy obniżali wynagrodzenia, inni bankrutowali. Armator, u którego pracował marynarz z OMK, w obliczu problemów finansowych po prostu przestał wypłacać wynagrodzenie. Próbował się ratować różnymi zobowiązaniami, lecz nie wywiązał się także z nich, aż został zmuszony do sprzedania kilku jednostek, w tym statku, którym byliśmy zainteresowani.

Cała sprawa przy udziale Krajowej Sekcji Morskiej przeszła przez włoskie związki zawodowe, centralę ITF, aż do kancelarii prawniczej w Wielkiej Brytanii, często podejmującej zlecenia ITF. Jednak w związku z tym, iż statek został sprzedany nowemu armatorowi z Chorwacji, cała sprawa musiała zostać przejęta przez chorwacką kancelarię prawniczą, która skierowała ją do właściwego sądu.

Wkrótce powinniśmy poznać wynik tej sprawy.

Porzucony statek

Do OMK trafiło także inne roszczenie marynarzy, którzy pracowali na statku odstawionym z eksploatacji.

Pilnowali oni statku zacumowanego przy kei. Niestety niemiecki armator, który eksploatował statek pod banderą St. Johns, zbankrutował, a statek został przejęty przez niemieckiego syndyka masy upadłościowej i nikt nie chce wypłacić wynagrodzeń.

Szczecińska kancelaria prawna współpracująca z Krajową Sekcją Morską przygotowała właściwe wnioski, a OMK złożyła je do sądu masy upadłościowej w imieniu marynarzy. Teraz oczekujemy na wynik ustaleń i określenie zasadności wniosków.

Ugoda, która nie doszła do skutku

Kolejna sprawa, dotycząca kapitana, któremu odmówiono wypłacenia części wynagrodzenia, zakończyła się w bieżącym miesiącu. Podobnie jak w opisanym wyżej przypadku, został on oskarżony o niedopełnienie obowiązków, które naraziły armatora na straty finansowe.

Wszystko zaczęło się od problemów przy załadunku statku w porcie, jak i wcześniejszych rzekomych pretensjach czarterującego. W końcu doszło do spotkania przedstawiciela armatora/pracodawcy z kapitanem, podczas którego, zgodnie z przekazanymi ustnie informacjami, doszło do ugody. Kapitan powrócił do kraju, lecz po kilku tygodniach zgłosił się do OMK z roszczeniem, iż ugoda nie została wykonana.



(foto: P. Nowicki)

Ponieważ sprawa dotyczyła cypryjskiego armatora/pracodawcy, została ona przejęta przez Krajową Sekcję Morską. Przy współpracy z cypryjskim związkiem zawodowym udało się zawrzeć kolejne, tym razem potwierdzone porozumienie stron, zgodnie z którym kapitan otrzymał roszczoną sumę pieniędzy.

Powodzenie sprawy było ściśle uzależnione od obecności układu zbiorowego, który zawiera korzystne zapisy związane z ewentualnymi potrąceniami finansowymi od załogi statku.

Obawy o chorobowe

Inna sprawa dotyczy niewypłaconego świadczenia chorobowego w związku z wypadkiem na statku bandery

Bermuda, irlandzkiego armatora, nie objętego układem zbiorowym.

W zawarciu umowy o pracę uczestniczyła jedna z gdyńskich firm, z którą marynarz miał zawartą umowę o pośrednictwo pracy. W umowie były wyraźnie opisane wszystkie prawa i obowiązki, zarówno marynarza, jak i pośrednika. Przypadkiem okazało się, iż jest to firma pośrednicząca w pracy polskich marynarzy do angielskiego armatora, z którym Krajowa Sekcja Morska ma zawarty układ zbiorowy. Marynarz w niecały miesiąc otrzymał pełne chorobowe, które odpowiadało wysokością pełnemu wynagrodzeniu.

W trakcie prowadzenia tej sprawy zgłosił się także inny marynarz z roszczeniem z tego samego statku, jednak nie należy on do Związku, zatem nie mogliśmy podjąć jego sprawy.

Rozwiązanie zatrudnienia bez wypowiedzenia

Dość nietypową sprawą był przypadek marynarza pokładowego zatrudnionego na statku bandery UK przez pracodawcę z Cypru, za pośrednictwem angielskiej firmy. Statek nie był objęty układem zbiorowym ITF.

Nietypowość polegała na tym, iż marynarz wykonywał pracę na wyższym stanowisku, niż świadczyły o tym jego dokumenty. Nie doszło do zatajenia, firma zdawała sobie sprawę z sytuacji. Nieporozumienie mogło zaistnieć pomiędzy pośrednikiem i armatorem, ale tego się nie dowiedzieliśmy.

Roszczenie powstało po tym, jak marynarz zakończył pierwszą podróż na statku i oczekiwał na powrót do pracy, ponieważ dostał dobrą opinię od kapitana. Po pewnym czasie podczas rozmowy telefonicznej usłyszał, iż nie wróci już na statek. Oficjalnie podano, że rezultaty jego pracy były poniżej oczekiwań, co według pracodawcy kwalifikowało marynarza do natychmiastowego rozwiązania umowy o pracę w okresie próbnym.

Kilkumiesięczna wymiana korespondencji pomiędzy armatorem, Krajową Sekcją Morską i pracodawcą, dała efekt w takiej postaci, że armator podjął decyzję o zasadności naszych argumentów i zalecił pracodawcy wypłatę miesięcznego wynagrodzenia, tytułem wypowiedzenia umowy o pracę.

Niestety, pojawił się jeszcze jeden problem, bowiem pracodawca zażyczył sobie przy wypłaceniu rekompensaty podpisania przez marynarza zrzeczenia się wszelkich roszczeń, w które wpisano nieprawdziwy powód rozwiązania umowy, przenoszący pełną odpowiedzialność na marynarza. Po kilku tygodniach negocjacji udało się wyeliminować także ten problem i w końcu sprawa zakończyła się w pełni pozytywnie.

Tymoteusz Listewnik

Zmiany w układach zbiorowych typu ITF IBF

Podczas ostatniego spotkania Międzynarodowego Forum Negocyjnego (IBF) składającego się z przedstawicieli ITF oraz JNG (armatorskiej grupy negocyjacyjnej) ustalono nową treść układu zbiorowego, która wprowadza kilka zmian w tekście, nowe stawki ubezpieczeniowe oraz podwyżkę wynagrodzenia. Nowe ramy układów zbiorowych typu IBF przewidziane są na lata 2012-2014. Poniżej przedstawiamy najważniejsze zmiany oraz nowe regulacje płacowo - ubezpieczeniowe.

1. Dodano zapis gwarantujący możliwość zasięgnięcia opinii przed podpisaniem umowy o pracę.
2. Okres próbny:
 - a) został zmieniony z 6 tygodni na 1/3 długości kontraktu, lecz w żadnym przypadku nie powinien być dłuższy niż 2 tygodnie;
 - b) wprowadzono zapis wyjaśniający, iż okres próbny może być pierwszą formą zatrudnienia wyłącznie podczas pierwszej pracy u danego armatora.
3. Praca w strefach zagrożonych działaniami o charakterze wojennym oraz obszarach wysokiego ryzyka.
 - a) informacje o obszarach, na których prowadzone są działania o charakterze wojennym lub strefach wysokiego ryzyka powinny być dostępne na statku dla załogi;
 - b) marynarz powinien być poinformowany, czy statek udaje się w w/w strefy w chwili przydziału, a nie (jak poprzednio) dopiero w trakcie pobytu na statku;
 - c) IBF może podjąć decyzję o wprowadzeniu stref wysokiego ryzyka objętych osobnymi ustaleniami;
 - d) pracodawca nie może rozwiązać zatrudnienia w przypadku porwania marynarza, powinno ono być kontynuowane do czasu repatriacji lub wygaśnięcia kontraktu (po odzyskaniu przez marynarza wolności).
4. Rozwiązanie zatrudnienia poprzez marynarza z uzasadnionych przyczyn (innych niż wymienione w układzie zbiorowym, np. z powodów rodzinnych) zostało dodatkowo uwarunkowane miesięcznym wypowiedzeniem. W zamian za to, w przypadku spełnienia powyższych warunków, armator pokrywa koszty repatriacji, czego nie było w poprzednich zapisach.
5. Do opieki medycznej, której koszty pokrywane są przez pracodawcę podczas zatrudnienia, dodano pomoc dentystyczną w przypadkach nagłych lub silnego bólu.
6. Uściślono, iż w przypadku, gdy marynarz po repatriacji z powodu choroby będzie musiał ponieść koszt-

ty związane z leczeniem, to powinien złożyć prośbę o zwrot kosztów w przeciągu 6 miesięcy.

7. Dodano zapis mówiący, iż potrzeba opieki medycznej, której koszt pokrywany jest przez armatora, może być orzeczona przez lekarza wskazanego przez armatora, marynarza lub wyznaczonego wspólnie przez strony, z zastrzeżeniem, iż w ostatnim przypadku decyzja pozostaje wiążąca dla stron.
8. Dodano zapis, iż w przypadku pozostawania na zwolnieniu chorobowym po repatriacji, odpowiednie zaświadczenie lekarskie powinno być dostarczone do armatora bezzwłocznie.



(foto: W. Cholewa)

9. W ubezpieczeniu rzeczy osobistych przewidziano także gotówkę w wysokości do 300 usd.
10. Wzrosły odszkodowania z tytułu stałego uszczerbku na zdrowiu. Podwyżki zostały rozłożone na 3 lata. W przypadku 100% niezdolności do pracy dla marynarzy kwota odszkodowania wzrosła z 89.100 usd do 95.949 usd, a w przypadku starszych oficerów z 148.500 usd do 159.914 usd.
11. Wzrosło odszkodowanie w przypadku śmierci oraz świadczenia na dzieci do lat 18.
12. Minimalny wzrost wynagrodzeń przewidziany w 3-letnim okresie to blisko 7%.

Powyższe wytyczne mogą być rozszerzone o inne ustalenia stron oraz powinny być wprowadzone w życie wraz z początkiem roku 2012.

Tymoteusz Listewnik

Marynarska Wymiana Doświadczeń (MWD)

Przypominamy, iż na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (www.solidarnosc.nms.org.pl) prowadzony jest dział Marynarska Wymiana Doświadczeń – MWD, dotyczący bezpieczeństwa pracy na statkach. W tym miejscu marynarze mogą się wymieniać doświadczeniami z pracy, które to w dalszej kolejności mają za zadanie przestrzec innych przed ewentualnymi błędami, dać trochę czasu na zastanowienie się, wprowadzić dodatkowe procedury na statku lub zainicjować początek zmian legislacyjnych. Opisywane sytuacje mogą też dotyczyć aktualnie obowiązujących przepisów, które waszym zdaniem powodują zagrożenie na statku lub przepisów, które w efekcie prowadzą do studiowania kolejnych tomów pism, składania dziesiątek podpisów, robienia analiz, raportów itd., po czym zaczyna nam brakować czasu na odpoczynek...

Informacje można nadsyłać na adres:

tymoteusz_listewnik@nms.org.pl.

Poniżej zamieszczamy dwa nowe doświadczenia z ostatnich tygodni:

MWD 3/2011

„Fałszywy” ciężar łodzi ratowniczej.

Jedna osoba zginęła, a druga trafiła do szpitala po tym, jak łódź ratownicza spadła z wysokości 29 m do wody podczas przeprowadzanego alarmu ćwiczebnego. Do wypadku doszło na samochodowcu brytyjskiej bandery, gdy łódź była podciągana do góry. Łódź firmy WATERCRAFT WHFRB 6.50 zgodnie z dokumentami powinna ważyć 980 kg. W czasie oględzin powypadkowych stwierdzono, iż łódź w czasie zdarzenia miała wagę 1450 kg. Dalej okazało się, iż na siostrzanych statkach tego armatora, gdzie



w użyciu były takie same łodzie ratownicze, we wszystkich przypadkach miały one ciężar większy, niż podawany przez producenta.



Mając na uwadze margines bezpieczeństwa, który jest zawsze stosowany przez producentów, sam ciężar łodzi ratowniczej nie powinien doprowadzić do tego wypadku, dlatego dalsze dochodzenie w tej sprawie trwa.

Łódź wyprodukowana przez Watercraft Hellad SA była dwukadłubowa, podzielona na 16 przedziałów, z czego 15 było wypełnionych pianką poliuretanową w celu zapewnienia pływerności i szczelności. Łódź spełniała wszelkie wymagania SOLAS, LSA jak i MED (Marine Equipment Directive).

Badania kadłuba wykazały, iż 14 z 15 przedziałów wypełnionych pianką poliuretanową zawierało także

wodę. Dodatkowo w niższych przedziałach powstały wolne przestrzenie pomiędzy pianką i kadłubem. Jak widać na załączonych zdjęciach, w tych właśnie miejscach konsystencja i kolor pianki odbiegały od pozostałych.

Pomimo, iż w dniu łodzi były korki odwadniające, to nie ze wszystkich przedziałów było ujście wody. Korki pozwalały na ujście wody jedynie z rufowych przedziałów. Z dochodzenia wynikało, iż woda dostawała się do środka poprzez wiele bardzo małych szczelin w kadłubie i pokładzie.

Zalecenia MAIB:

Armatorzy mający na wyposażeniu łodzie ratownicze, w budowie których użyto pianki poliuretanowej powinni:

- wziąć pod uwagę, iż łodzie mogą być cięższe niż wskazano w dokumentacji,
- zaaranżować sprawdzenie ciężaru łodzi przy najbliższej okazji,
- wykonać ponadplanową inspekcję łodzi ratowniczej pod względem pęknięć, dziur oraz innych otworów, przez które mogłyby się dostawać woda,
- podjąć działania mające na celu zapewnienie, iż korki drenażowe są regularnie otwierane,
- zapewnić, aby załoga zwracała szczególną uwagę na właściwości manewrowe, przegłębienia lub inne nietypowe zachowania, mogące wskazywać na nadmierny ciężar łodzi.

Źródło: MAIB

MWD 4/2011

Wypadek podczas brania pilota.

Wypadek miał miejsce w maju 2011 roku podczas brania pilota w porcie Aberdeen. Statek wchodził z prędkością 5 węzłów do portu, dwóch starszych marynarzy przygotowało drabinkę pilotową z prawej burty, półtora metra nad wodą. Gdy pilot wchodził na statek, drabinka pilotowa pękła, a pilot spadł na pilotówkę z wysokości blisko dwóch metrów.

Dochodzenie wykazało, iż:

- drabinka pilotowa była w złym stanie i wskazywała ślady przetarcia w wyniku kontaktu z burtą statku,
- na statku nie używano osłon na ostrych krawędziach burty,
- na statku nie wprowadzono systemu „oceny ryzyka”,
- drabinka pilotowa była przechowywana na otwartym pokładzie i nie była zabezpieczona przed niekorzystnym wpływem słońca i wody,
- drabinka pilotowa nie była sprawdzona przez marynarzy przed zamocowaniem.

*Źródło: IMCA Safety Flash
Tymoteusz Listewnik*

Po manifestacji w Brukseli EKES o transporcie i marynarzach

W czerwcu br. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię na temat wpływu polityki unijnej na możliwość zatrudnienia, potrzeby w zakresie szkoleń oraz warunki pracy pracowników sektora transportu. Została ona sporządzona na prośbę Komisji Europejskiej z dnia 17 listopada 2010 roku i opisuje cały sektor transportu, w którym jest zatrudnionych ok. 2,9 mln pracowników drogowego transportu towarowego, 1,9 mln pracowników drogowego transportu pasażerskiego, 864 tys. pracowników kolei, 43,4 tys. pracowników żeglugi śródlądowej, 184 tys. pracowników żeglugi morskiej oraz 409 tys. pracowników transportu lotniczego. 2,3 mln pracowników jest zatrudnionych przy świadczeniu pomocniczych usług transportowych.

Działania Komisji Europejskiej wiążemy z działaniami Europejskiej Federacji Transportowców, której Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest jednym ze współzałożycieli. Poniżej przypominamy postulaty, jakie zostały przekazane przez ETF podczas manifestacji w Brukseli, która się odbyła pod koniec 2008 roku, a w której wzięła udział również nasza Sekcja.



(foto: archiwum ETF)

1. Zwiększenie szans zatrudnienia dla (młodych) marynarzy z UE. Miejsca pracy Europejczyków zastąpiono poprzez wykorzystanie tańszych pracowników spoza Europy. UE powinna zabezpieczyć zatrudnienie Europejczyków na statkach UE i stworzyć ułatwienia dla młodych ludzi, którzy chcą podjąć pracę w sektorze morskim. Ułatwienia te powinny być skoncentrowane na szeroko rozumianym szkoleniu marynarzy w UE i certyfikatach, które po ukończeniu takich szkoleń zagwarantują im zatrudnienie. Spełnienie tego wymogu zapewni powstrzymanie niedoboru pracowników morskich z krajów europejskich.
2. Powstrzymanie dumpingu socjalnego i pogoni za obniżaniem płac. Nie można nadal tolerować dyskryminacji i obniżania zarobków marynarzy pracujących na tych samych statkach z powodu ich narodowości i/lub miejsca zamieszkania.
3. Likwidacja luk prawnych. Pomoc państwowa odgrywa niewielką rolę przy przeflagowywaniu statków, szkoleniu lub zatrudnianiu pracowników z Europy czy stałemu korzystaniu z „tanich bander”. Obecnie pieniądze z podatków w UE wydawane są na marynarzy spoza Unii, a korzyści z tego czerpią jedynie armatorzy; marynarze zaś nic z tego nie mają. Należy likwidować wszelkie luki prawne, np. dotyczące „lewych kompanii” (tzn. takich, które mają jedynie szyldy na drzwiach), które czerpią korzyści z podatku tonażowego, z korzystania z czarterowanych statków i podejrzanych agencji maningowych – szczególnie tych spoza UE. Dalsza pomoc państwowa powinna być ściśle powiązana z zatrudnieniem pracowników z UE. Drugie rejestry mogą być tolerowane, ale pod warunkiem, że przyniosą rzeczywiste korzyści marynarzom unijnym. I musi to zostać zrobione już teraz, chociaż przepisy dotyczące Pomocy Państwowej (State Aids) mają być renegocjowane dopiero w 2011 roku.
4. Równość praw. Tak jak w odniesieniu do praw dotyczących pracowników zatrudnionych na lądzie, według których należy się równa płaca za tę samą pracę, bez względu na narodowość (i miejsce zamieszkania), rasę, płeć, orientację seksualną, wyznanie, inwalidztwo i wiek. Aby osiągnąć tę równość, ETF wzywa do całkowitego włączenia marynarzy do dyrektyw socjalnych i pracowniczych, z których są obecnie wykluczeni.
5. Regulacje w sektorze żeglugowym. Obecne trudności, których doświadcza światowy system finansowy, są

żywym i aktualnym przypomnieniem potrzeby odpowiednich regulacji rynkowych. Regulacje te są konieczne, aby stabilizować i podtrzymywać przemysł morski w Europie, aby pomóc wytepić zjawisko złych warunków życia i pracy, które są obecnie często powiązane z zawodem marynarza, a także aby promować zarówno rekrutację, jak i zatrzymanie dobrze wykształconych pracowników, którzy pragną podjąć morską karierę.

6. Zasady konkurencyjności w sektorze morskim. Należy zapewnić, aby statki „tanich bander”, korzystające z portów UE i pływające pomiędzy portami krajów członkowskich, podlegały takim samym zasadom, co statki narodowych bander. Uczciwe traktowanie wszystkich marynarzy oraz problemów dotyczących środowiska UE może być tylko wówczas efektywnie ukierunkowane, gdy konkurencyjność podlega regulacjom.
7. Przywrócenie mocy prawnej Dyrektywie o Obsadzie Statków. Inicjatywa Komisji, wycofana w 2004 roku, musi zostać przywrócona i wprowadzona w życie. Będzie to znaczący krok ku stworzeniu legislacyjnej podbudowy zmierzającej do wywiązania się z tzw. „Polityki Ateńskiej” ITF, której celem jest zapewnienie, że warunki na statkach operujących pomiędzy dwoma różnymi krajami podporządkowane są tym przepisom, które zapewniają korzystniejsze warunki. W szeroko pojętym obowiązku UE powinno być zapewnienie, że rozszerzenie „Polityki Ateńskiej” stosowane będzie we wszystkich krajach w obrębie Unii.
8. Prawo do bezpiecznych warunków zatrudnienia. Powinno zawierać określenie maksymalnej liczby godzin zatrudnienia i odpowiednią obsadę niezbędną do właściwego i bezpiecznego prowadzenia statków w obrębie wód europejskich i być ponad narodowymi, terytorialnymi ograniczeniami.
9. Prawo do ubezpieczeń społecznych i państwowych uprawnień emerytalno-rentowych. Powinno być zagwarantowane dla wszystkich marynarzy pracujących na statkach pod banderą UE, bez względu na ich narodowość i miejsce zamieszkania.
10. Prawo do ochrony prawnej. Wymaga ustanowienia agencji do spraw polityki morskiej, która będzie miała uprawnienia, aby chronić i służyć tym, którzy pracują na morzu, zapewniając im te same standardy, jakim podlegają pracownicy lądowi. Założenie prawne jest takie, że wszelkie prawa dotyczące obywateli UE muszą również dotyczyć tych, którzy są zatrudnieni na morzu.

EKES w czerwcu br. wypowiedział się w obszarze całego transportu, ale także wyraził osobną opinię na temat transportu morskiego. Poniżej przedstawiamy główne zalety EKES, oddające w dużej mierze nasze postulaty z Brukseli:

- Osoby uczestniczące w szkoleniach nie powinny ponosić żadnych kosztów związanych z kształceniem zawodowym.
- W celu promowania zawodów związanych z transportem zaleca się podejmowanie skoordynowanych działań na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, które pomogą w zrozumieniu funkcjonowania sektora transportowego i będą promować rozmaite związane z nim zawody, na przykład w szkołach.
- Powinien być położony większy nacisk na stwarzanie możliwości rozwoju kariery pracownikom sektora transportowego, po to by sektor ten stał się bardziej atrakcyjny dla młodych ludzi.
- W sektorze transportu morskiego powinny być wspierane awanse ze stanowisk marynarskich na stanowiska oficerskie.
- Komisja Europejska powinna podejmować działania sprzyjające rozwojowi polityki socjalnej w dziedzinie transportu. EKES jest zdania, że dalsze kroki w kierunku liberalizacji powinny być proponowane – jeśli w ogóle – tylko po dogłębnej analizie konsekwencji społecznych poprzednich działań liberalizacyjnych i wnikliwej ocenie skutków społecznych, a także przy koniecznej gwarancji, że konkurencja nie będzie oparta na niższych kosztach pracy, lecz na jakości usług.
- Prawo socjalne w transporcie musi być skutecznie monitorowane i egzekwowane, a wszelkie jego naruszenia powinny podlegać skutecznym karom na podstawie zharmonizowanych przepisów. Należy wzmocnić zdolności właściwych organów egzekwowania prawa; potrzebna jest też lepsza koordynacja i współpraca.
- Zaleca się wprowadzenie uzupełniających środków prawnych, dotyczących norm w zakresie obsady statków morskich i statków żeglugi śródlądowej w celu zagwarantowania jakości i bezpieczeństwa.
- Zaleca się sprawniejsze i ściślejsze wykorzystywanie wytycznych w sprawie pomocy państwa w sektorze morskim, wzmacniające związek pomiędzy przyznawaniem dotacji publicznych lub zwolnień podatkowych, a gwarancjami zatrudnienia i zobowiązaniami w zakresie szkolenia.
- Potrzebne są odpowiednie przepisy w celu unikania zjawiska przerejestrowywania (ang. flagging-out) umów o pracę.
- Popiera się utworzenie centrum monitorowania sektora transportowego w zakresie kwestii socjalnych oraz dotyczących zatrudnienia i szkolenia, które

powinno dostarczać istotnych informacji dla skuteczniejszej ewaluacji i oceny ex post skutków społecznych wywieranych przez środki z zakresu polityki transportowej, po to by wspierać europejskich partnerów społecznych w europejskim sektorowym dialogu społecznym.

Poniżej jeszcze wybrane uwagi EKES:

- Sektor transportowy jako „pracodawca” nie cieszy się nieposzlakowaną opinią, a praca w tym sektorze uważana jest raczej za mało atrakcyjną. Każda z analiz sektorowych przeprowadzona w badaniach „Europejskie Warunki Pracy” w latach 2000 i 2005 przez Europejską Fundację na rzecz Poprawy Warunków Życia i Pracy potwierdziła, że sektor transportowy należy do sektorów o najmniej korzystnych wskaźnikach w zakresie warunków pracy.
- Wskaźniki, które zostały ocenione jako najmniej korzystne w trzecim badaniu przeprowadzonym w roku 2000 to: warunki otaczające, ergonomia, niestandardowe godziny pracy, wydłużony czas pracy, wysokie wymagania, brak kontroli nad własną pracą, praca niewymagająca kwalifikacji, niska elastyczność zadaniowa, dyskryminacja.
- Atrakcyjne programy szkoleniowe i lepsze możliwości rozwoju kariery w ramach tego sektora lub przedsiębiorstw mogą w znacznym stopniu przyczynić się do zachęcenia młodych ludzi do podjęcia pracy w sektorze transportowym. W sektorze transportu morskiego należy, na przykład, promować awanse zawodowe ze stanowisk marynarza na stanowiska oficerskie.
- Istotnym problemem w sektorze transportowym, pojawiającym się wraz z utworzeniem wewnętrznego rynku transportowego i deregulacji sektorów transportowych, jest – z definicji – wysoka mobilność pracowników mobilnych, która ułatwia – w stopniu większym niż w innych sektorach – delokalizację miejsc pracy w transporcie oraz praktyki w zakresie dumpingu socjalnego.
- Nie zwrócono należytej uwagi na prawo socjalne, towarzyszące środki socjalne, ani na środki ochrony przed praktykami dumpingu socjalnego, czy też środki pozwalające na unikanie tego zjawiska.
- Swoboda przedsiębiorczości i otwarte rynki transportowe są często wykorzystywane, na przykład w żegludze śródlądowej, w transporcie drogowym lub w sektorze transportu morskiego, aby zakładać firmy w tych krajach UE, w których koszty pracy i składki na ubezpieczenie są niższe, lub w których uzyskać można korzyści podatkowe, ale w krajach tych firmy te nie świadczą żadnych usług. Wykorzystują one różnice pomiędzy krajami w zakresie ochrony socjalnej i wynagrodzeń w celu uzyskania przewagi konkurencyjnej. Pociąga to za sobą trud-

ności w zakresie monitorowania umów o pracę, zapewniania systemu zabezpieczenia społecznego oraz kontrolowania i egzekwowania przepisów BHP. W celu unikania zjawiska dumpingu socjalnego należy koniecznie zagwarantować stosowanie zasady państwa przyjmującego, co oznacza stosowanie warunków socjalnych kraju, w którym świadczone są usługi.

Podsumowując uwagi na temat sektora transportu:

Przeprowadzone przez Komisję analizy oceny skutków nadają wysoki priorytet ocenie gospodarczej i nie poświęcają dostatecznej uwagi ocenie skutków społecznych inicjatyw Komisji. Ciężko jest odwrócić tę sytuację po wdrożeniu zmian.

Komisja powinna z wyprzedzeniem analizować wnioski społeczne konsekwencje swych wniosków i proponować towarzyszące środki socjalne podczas zgłaszania wniosków w zakresie dalszej liberalizacji rynku transportowego.

Istnieje także potrzeba kolejnych inicjatyw ustawodawczych w celu rozwiązania istniejących problemów. Zasadnicze znaczenie ma ścisła współpraca z poszczególnymi sektorowymi komitetami dialogu społecznego w Europie, a Komisja powinna w każdym przypadku oceniać i wykorzystywać specjalistyczną wiedzę uzyskaną w ramach dialogu społecznego oraz angażować partnerów społecznych już na wczesnym etapie prac.

Wnioski i zalecenia dla sektora transportu morskiego:

Dużym wyzwaniem w sektorze transportu morskiego jest długoterminowy spadek zatrudnienia europejskich marynarzy, pociągający za sobą utratę europejskiej specjalistycznej wiedzy w zakresie transportu morskiego. W dalszym ciągu wykorzystywane są tanie bandery i niedrogo załogi z krajów rozwijających się. Międzynarodowy handel z wykorzystaniem statków, których właściciele lub zarządcy są obywatelami UE, jest zdominowany przez załogi, których członkowie, zwłaszcza marynarze, mają status nie-rezydentów.

Na zorganizowanej przez EKES konferencji „Atrakcyjność zawodów sektora morskiego” (11 marca 2010) zajęto się wszystkimi przyczynami małej atrakcyjności profesji w sektorze morskim, zwrócono szczególną uwagę na potrzebę podniesienia poziomu kształcenia w tej dziedzinie oraz promowano działania UE w tym względzie.

Sektor transportu morskiego również charakteryzuje się starzejącą się siłą roboczą. Zatrzymywanie na stanowiskach oficerów, którzy przekroczyli wiek emerytalny, jest głównie spowodowane obecnym niedoborem kadry

oficerskiej i niechęcią firm do awansowania marynarzy do stopni oficerskich.

Projekt przeprowadzony w ramach europejskiego dialogu społecznego udowodnił jednak, że problemem nie jest brak młodych europejskich stażystów gotowych na podjęcie pracy na morzu, ale brak ofert pracy i miejsc dla uczniów chcących przyuczyć się do wykonywania zawodu na statkach. Istnieje wyraźna potrzeba stworzenia warunków ułatwiających rekrutację i szkolenie europejskich marynarzy, a także możliwość awansu z pozycji marynarza na stanowisko oficerskie. Zachętą do tego mogłoby być sprawniejsze i ściślejsze wykorzystywanie wytycznych w sprawie pomocy państwa, a zwłaszcza zacieśnienie związku pomiędzy przyznawaniem dotacji publicznych lub zwolnień podatkowych a gwarancjami zatrudnienia i zobowiązaniami w zakresie szkolenia.

Właściciele statków przenoszą działalność poza Europę i inwestują coraz więcej w ośrodki szkoleniowe i akademie morskie w krajach trzecich, zwłaszcza na Dalekim Wschodzie. Istnieje potrzeba rozwinięcia sieci instytutów szkoleniowo-kształceniowych w Europie w celu utworzenia systemów szkolnictwa morskiego, które będą zarówno uwzględniać pojawiające się nowe potrzeby w zakresie umiejętności, jak i się do nich dostosowywać. W odniesieniu zwłaszcza do tego drugiego aspektu, istnieją silne argumenty przemawiające za zwróceniem się w stronę bardziej elastycznych i łączonych trybów nauki, zarówno dla kształcenia wstępnego, jak i dla programów uczenia się przez całe życie. System kształcenia i rynek pracy powinny reagować na potrzebę bardziej elastycznej ścieżki kariery (przejście z pracy na morzu do pracy na lądzie i odwrotnie), włączając w to moduły kształcenia i szkolenia obejmujące zarządzanie, przedsiębiorczość i handel, uzupełniające umiejętności typowe dla tego sektora.

Jeśli chodzi o warunki pracy, problemy wynikają z przypadkowości zatrudnienia, coraz częstszego korzystania z usług agencji rekrutacyjnych oraz braku bezpośredniego (lub istnienia jedynie odległego) związku pomiędzy zatrudnieniem a przedsiębiorstwami żegluga morskiej. Warunki pracy i życia na statku często są złe, a warunki noclegowe – nieodpowiednie, zwłaszcza dla kobiet i uczniów. Ponadto nieadekwatna liczba członków załogi przekłada się na większe zmęczenie i stanowi zagrożenie dla bezpiecznego manewrowania statkiem. Problem piractwa i zachowań o charakterze przestępczym wśród marynarzy przyczynił się do pogorszenia wizerunku tego przemysłu i zniechęcił do podejmowania w nim pracy.

EKES opowiada się za tym, by w odniesieniu do połączeń morskich między kontynentem europejskim a wyspami oraz między wyspami zwiększono zobowiązania związane ze świadczeniem usług publicznych w celu wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, przy czym uregulowanie pomocy państwa nie może odbić się niekorzystnie na świadczeniu usług w ogólnym interesie gospodarczym.

Do pilnych i oczekiwanych inicjatyw należałoby zaliczyć:

- ocenę możliwości wprowadzenia nowej inicjatywy wspólnotowej, obejmującej wewnątrz unijny handel w postaci ulepszanego wniosku ustawodawczego w sprawie obsady żałogowej;
- ocenę możliwości dokonania przeglądu wytycznych w sprawie pomocy państwa i załatania istniejących luk w celu zapewnienia, że pieniądze unijnych podatników są wydawane przede wszystkim na działania wspierające zatrudnienie europejskich marynarzy, na ich szkolenie oraz uwzględnienie we wszystkich przepisach prawa socjalnego, z których są obecnie wykluczeni,
- ratyfikację konwencji MOP z 2006 r. o pracy na morzu i jej egzekwowanie poprzez skuteczną kontrolę „państwa portu” (PSC);
- ujednoliconą i spójną metodologię unijną w zakresie zbierania danych na temat zatrudnienia marynarzy.

Jak widać z powyższego, postulaty podnoszone od wielu lat przez Związki Zawodowe w sprawach związanych z pracą i zatrudnieniem na statkach europejskich armatorów są zgodne z punktem widzenia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego. Mamy nadzieję, iż Komisja Europejska i następnie kraje członkowskie wyciągną z tej opinii słuszne wnioski.

Tymoteusz Listewnik

Krótko

Marynarze z OMK jeżdżą taniej

Informujemy, iż OMK doprowadziła w ostatnim miesiącu do podpisania dwóch umów, według których marynarze należący do Związku mają przyznany rabat na przewozy grupowe i indywidualne w firmach „Berlinia” oraz „Follow Me”.

Zgodnie z umową każdy posiadacz karty Grosik jest uprawniony do rabatu 15 do 20%.

OMK podjęła decyzje o finansowaniu wyrabiania kart rabatowych dla członków swojej organizacji, tak więc należy tylko złożyć wniosek w naszym biurze.

Przypominamy, iż program Grosik jest programem ogólnopolskim i w chwili obecnej jest podpisywanych blisko 2700 umów z różnymi placówkami w całym kraju.

Szczegóły dotyczące programu można znaleźć poprzez www.omk.org.pl wybierając właściwą zakładkę.

(tl)

Kampania ITF**Kampania przeciwko Wygodnym Portom
(Port Of Convenience)**

„50% światowych terminali znajduje się w posiadaniu wielonarodowych sieci. Jeżeli nie uda się nam zorganizować tych ważnych strategicznie punktów, nie mamy żadnej szansy, aby zorganizować całą sieć dostaw. A to powinno być naszym podstawowym celem.” - Paddy Crumlin, Przewodniczący ITF i Sekcji Dokerów ITF

Portem „wygodnym” jest port lub terminal, gdzie normy bezpieczeństwa i higieny pracy są niższe od tych, które są uznawane i dopuszczalne przez ITF oraz afiliowane związki zawodowe. Począwszy od 2006 roku podjęliśmy kampanię przeciwko wygodnym portom w celu zapewnienia, że normy – dopuszczalne przez związki dokerów afiliowane w Sekcji Dokerów ITF – są stosowane w portach i terminalach na całym świecie w celu zwalczania wyzysku i utraty miejsc pracy.

Wielonarodowe przedsiębiorstwa obsługują globalne sieci dostaw i często koncentrują się na marży zysku i zwiększeniu swojego udziału w rynku. Aby uzyskać jak najlepsze rezultaty, niektóre firmy stosują dorywcze zatrudnienie, które powoduje spadek norm bezpieczeństwa, a inne decydują się na korzystanie z portów, w których siła robocza jest tańsza i gdzie nie trzeba przestrzegać norm bezpieczeństwa i higieny pracy (H&S) czy uznawać zorganizowanych związków zawodowych.

Ta kampania ma na celu zagwarantowanie, że normy uznawane przez związki zawodowe dokerów ITF mają zastosowanie we wszystkich portach i terminalach na świecie. ITF zwalcza nadużycia globalizacji i wykorzystywanie pracowników transportu na całym świecie.

Uznając zagrożenia dla miejsc pracy dokerów, zarówno ze strony rządowej, jak i pracodawców, związki zawodowe afiliowane w ITF w 2006 roku na 41 Kongresie ITF w Durbanie zgłosiły formalny wniosek o rozpoczęcie kampanii POC. ITF uznał, że niezbędna jest globalna kampania i zorganizowanie się, aby razem sprostać wielonarodowym wyzwaniom. Porty stanowią ogromną część tego globalnego współzawodnictwa, ponieważ są kluczem do organizowania łańcucha dostaw.

Kampania koncentruje się na siedmiu głównych tematach:

- Konkurencja
- Prywatyzacja
- Prawa związków zawodowych
- Bezpieczeństwo miejsc pracy
- Komercjalizacja
- Dorywcze zatrudnienie
- Bezpieczeństwo i higiena pracy

W obrębie programu POC wydzielona została specjalna kampania nakierowana na działania 4 głównych operatorów terminali (GNTs – global network terminal operators). Związki zawodowe na całym świecie zaangażowały się we wzmocnienie kampanii GNT. Wiemy, że ci giganci działają w prawie połowie portów świata i stale zwiększają swój obszar działania. Ich ekspansja powoduje, że standardy pracy i jej bezpieczeństwo mogą zostać w tym wyścigu całkowicie zaniżone.



(foto: D. Zwierzchowski)

Kampania GNT ma za zadanie zjednoczenie pracowników GNT i innych portów w celu przeciwstawienia się negatywnym skutkom globalnego kapitału. GNT posiada potencjał, który pozwala im wpływać na pracowników we wszystkich portach. Mają potencjał i możliwości, aby osłabić warunki pracy w portach należących do konkretnych państw poprzez ulokowanie się w ich pobliżu i obniżanie płac i standardów w celu przejęcia, poprzez przebiecie cenami, zorganizowanych już terminali. Jednym z celów kampanii jest wywarcie presji na operatorów terminali, aby przystąpili do dialogu z ITF i podpisali globalne ramowe układy. Te ramowe umowy z pracodawcami stanowią ochronę dla standardów pracy na całym świecie.

Czterech głównych operatorów (4GNTs) to: AMP (AP Moller), DPW (Dubai Port World), PSA (Port of Singapore Authority) oraz HPH (Hutchison Port Holdings).

**Kampania przeciwko wykonywaniu prac
przeładunkowych**

Mamy nadzieję, że marynarze są dumni z wykonywanej pracy. Jesteśmy przekonani, że kampania ITF przeciw-

ko tanim banderom odniosła sukces i znacząco poprawiła płace i warunki zatrudnienia marynarzy na całym świecie. I taki był nasz cel. Przez lata w gospodarce morskiej nastąpiło wiele zmian i bardzo się staramy budować pozytywne relacje z dobrymi armatorami, a zwalczać tych, którzy działają nieuczciwie. Oprócz warunków pracy i płacy staramy się również, aby kampania obejmowała coraz szersze obszary, takie jak problemy związane z piractwem, problemy kryminalne i dotyczące pracy na lądzie.

Walka o Wasze prawa zależy od międzynarodowej solidarności portowców i marynarzy. Poparcie dokerów z całego świata umożliwiło nam działanie w Waszym imieniu. Razem jesteśmy silni!

Aby zwyciężyć, załogom statków nie wolno podejmować rozładunku czy innych prac tradycyjnie lub historycznie wykonywanych przez portowców. Te prace to: mocowanie/rozmocowywanie ładunku, załadunek i rozładunek.

Ochrona Waszych praw i polepszenie warunków jest najistotniejsze dla osiągnięcia sukcesu kampanii ITF. Portowcy popierali Was, teraz nadszedł czas, aby poprzeć portowców!

Prosimy, abyście upewnili się, że nie podejmujecie żadnych prac przeładunkowych, które powinny być wykonywane przez portowców. Poradźcie się Waszych związków lub związków lokalnych albo inspektorów ITF, którzy mają doświadczenie i wiedzę w tym zakresie.

Dziękujemy Wam za zrozumienie.



(foto: T. Listewnik)

O wykonywaniu prac przeładunkowych

Coraz częściej marynarze są proszeni o rozmieszczanie lub zabezpieczanie ładunku. Jest to niebezpieczna praca, która powinna być wykonywana tylko przez wyszkolonych i doświadczonych pracowników portowych. Co prawda oferuje się marynarzom dodatkową gotówkę – kuszące, bo podwyższa niskie zarobki – i oferta ta stanowi jeszcze większą zachętę dla oficerów, którzy kierują marynarzy do prac przy przeładunku. Często, co jest szczególnie niebezpieczne, marynarze są nawet proszeni o rozpoczęcie rozmocowywania kontenerów przed wejściem do portu w celu przyspieszenia operacji portowych.

Czy wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy jest prawdziwym problemem?

Istnieje wielkie ryzyko dla bezpieczeństwa na morzu i dla bezpieczeństwa poszczególnych marynarzy, jeżeli nie przeszkoleni pracownicy wykonują prace przeładunkowe – to jest praca dla portowców, a nie dla marynarzy:

- Jest to niebezpieczne, chyba że jesteś odpowiednio przeszkolony;
- Oznacza to dłuższe godziny pracy i większe zmęczenie;
- To kolejny sposób armatora na zarabianie pieniędzy Twoim kosztem.

Pracownicy portowi szanują pracę i umiejętności marynarzy, w zamian za to proszą, aby prace przeładunkowe pozostawić specjalistom.

Dlaczego żąda się od marynarzy wykonywania prac przeładunkowych?

Wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy stanowi część szerszego procesu deregulacji i liberalizacji przemysłu żeglugowego. Jest efektem nacisków ze strony pracodawców i rządów. Ich celem jest konkurencyjność – osiągnięta przez obniżanie kosztów. Chcą wycisnąć więcej od marynarzy i portowców poprzez „elastyczne” praktyki pracownicze, dłuższe godziny pracy i/lub niższe płace. Takimi działaniami osłabiają zabezpieczenia, o które pracownicy walczyli tak długo i tak ciężko.

Próbują usunąć przeszkolonych, doświadczonych i zarejestrowanych pracowników portowych. W ich miejsce na terminalach pojawiają się do dorywczej pracy nierejestrowani i niedoświadczeni pracownicy. Albo do wykonania tych prac bierze się marynarzy.

Pracodawcom szczególnie zależy na osłabieniu związków zawodowych portowców. Zorganizowani dokerzy mają siłę, którą od czasu do czasu wykorzystują, odmawiając załadunku i rozładunku towarów. Mogą spowodować przerwanie i zatrzymanie łańcucha dostaw, co ma ogromne znaczenie w produkcji i dystrybucji towarów na całym świecie.

Portowcy podejmują takie akcje, aby upomnieć się o swoje prawa. Ale robią to także po to, aby poprzeć innych, szczególnie marynarzy. Rzeczywiście, solidarność wykazywana przez portowców, odmawiających załadunku lub rozładunku statku, często stanowiła punkt zwrotny w walce o uzyskanie lepszych warunków pracy dla marynarzy. Portowcy są naturalnymi sojusznikami marynarzy.

Dlaczego prace przeładunkowe wykonywane przez marynarzy są złe dla marynarzy?

Przeładunki są niebezpieczne dla marynarzy, ponieważ nie są oni odpowiednio przeszkoleni do tej pracy.

W styczniu 2007 roku w Rotterdamie, na statku bandery Antigua&Barbuda, zginął filipiński marynarz przygnieciony 8-mio tonowym kontenerem. Tragedia wydarzyła się, gdy załoga mocowała ładunek. Tak jak zdarzają się wypadki śmiertelne wśród marynarzy, tak również całe statki stają się niebezpieczne, stanowią zagrożenie i ulegają wypadkom z powodu źle zamocowanych kontenerów.

Prace przeładunkowe dodatkowo zwiększają stres i zmęczenie marynarzy, którzy już i tak odczuwają długie godziny pracy, napięte terminy żeglugowe i wymagany szybki czas realizacji. Oznacza to jeszcze mniej czasu na odpoczynek w porcie, kiedy masz nadzieję, że skontaktujesz się z rodziną i przyjaciółmi.

Przemęczenie uważane jest za główną przyczynę wypadków w portach i na morzu.

Na domiar złego osłabienie siły uzwiązkowionych dokerów odbija się także na marynarzach, którym portowcy często udzielają solidarnego poparcia w potrzebie.

Dlaczego prace przeładunkowe wykonywane przez marynarzy są złe dla portowców?

Jeśli wykonujecie takie prace – zabieracie prace wykwalifikowanym portowcom. Prace przeładunkowe to prace dla profesjonalistów. Powinny być wykonywane tylko przez tych, którzy zostali specjalnie przeszkoleni do ich wykonania. Gwarantuje to, że praca ta zostanie wykonana w sposób bezpieczny i kompetentny.

Również dla portowców jest to niebezpieczne, gdy muszą rozładowywać ładunek, który został zamocowany przez niewyszkolonych pracowników.

Ponadto powoduje to osłabienie siły związków zawodowych portowców, Waszych naturalnych sojuszników.

Co robić, jeżeli każą mi wykonywać prace przeładunkowe?

Wszystkie układy zbiorowe pracy akceptowane przez ITF zawierają klauzulę, że od załogi statku nie będzie wymagać się ani nakłaniać jej do wykonywania prac przeładunkowych. Jeżeli więc Twój statek pokryty jest takim układem, to jakiegokolwiek żądanie, abyś wykonywał prace przeładunkowe, stanowi pogwałcenie tego układu.

Jeżeli każą Ci tknąć się ładunku, powiedz: „NIE” i skontaktuj się z ITF pod numer telefonu +44 20 74 03 27 33 (Twój telefon potraktujemy jako poufny!) lub skontaktuj się z najbliższym inspektorem ITF lub przedstawicielem lokalnych związków zawodowych marynarzy.

Wypadek z powodu wykonywania prac przeładunkowych przez załogę na statku

Przed zacumowaniem załoga, która nie miała żadnego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa, poluzowała

pręty mocujące kontenery, aby ułatwić rozmocowywanie. Po zacumowaniu ułożone kontenery spadły. Ich upadek spowodował, że wielu dokerów i członków załogi zostało rannych i zmarło. Również urządzenia statkowe i portowe uległy uszkodzeniu.

Przykład 1.



- Nazwa statku: M/V HANSA VISION
- Właściciel: Hansa Treuhand
- Bandera: Antigua and Barbuda
- Lokalizacja: Rotterdam w Holandii
- Data : 2007. 01

(foto: archiwum ITF)

Przykład 2.

- Nazwa statku: M/V HUSKY RACER
- Właściciel: Magellan Chartering
- Bandera: UK
- Lokalizacja: Bremerhaven w Niemczech
- Data : 2009. 11. 04



(foto: archiwum ITF)

Kampania GNT

Portowcy na całym świecie! W 2006 roku związki wyraziły zgodę na prowadzenie globalnej kampanii przeciwko wygodnym portom, aby polepszyć Wasze warunki pracy.

ITF i jego afiliani stwierdzili, że kampania przeciwko wygodnym portom nie odniesie sukcesu, jeżeli bardziej nie skupi się na budowaniu siły związkowej i wpływaniu na działania GNTs. Rozwijanie kampanii GNT zmierza do zapewnienia globalnego, ramowego układu na terminalach, który zapewni prawa związkowe, osiągnięcie lokalnych układów zbiorowych i porozumień oraz dobrych warunków zdrowotnych i standardów bezpieczeństwa.

Bałtycki Tydzień Akcji

Komitet Bałtyckiej Sekcji Transportu Morskiego ETF na swym posiedzeniu w Sztokholmie w czerwcu 2011 roku zdecydował, iż w dniach 10 – 14 października 2011 roku odbędzie się Bałtycki Tydzień Akcji, obejmujący swym zasięgiem porty krajów bałtyckich oraz Norwegię.

W tym roku centrum koordynacyjne tygodnia akcji znajdować się będzie w Sztokholmie w Szwecji. Hasłem roboczym tegorocznych wydarzeń będzie: „Marynarze organizują portowców, portowcy organizują marynarzy”.

Hasło przewodnie sugeruje priorytety tegorocznego tygodnia kampanii – potrzebę silniejszego niż obecnie zorganizowania marynarzy i portowców w związki zawodowe oraz wzajemną pomoc organizacji marynarzy i portowców w umacnianiu pozycji i roli związków zawodowych we współczesnej żegludze i przemyśle portowym.

Należy podkreślić współczesne zagrożenia związane bezpośrednio z postępującą globalizacją naszego sektora gospodarki. Dla marynarzy system wygodnych bander (FOC) oznacza pozbawienie ich podstawowych praw i przywilejów pracowniczych oraz powoduje rozluźnienie tradycyjnych więzi z krajowymi związkami zawodowymi. Niestety, nawet zatrudnienie pod banderami narodowymi nie stanowi już żadnej gwarancji zachowania narodowych standardów zatrudnienia. System FOC spowodował zaciemnienie i zagmatwanie systemu zatrudnienia marynarzy. Bardzo rzadko w praktyce właściciel statku bezpośrednio zatrudnia na nim załogę. Zarząd techniczny i załogowy jest przekazywany osobnym podmiotom, jeszcze inne firmy zajmują się zarządzaniem komercyjnym. W tej sytuacji coraz trudniej funkcjonować związkom zawodowym oraz ustalić podmiot odpowiedzialny za wypełnienie zobowiązań wobec załogi.

Kampania przeciwko systemowi FOC, prowadzona przez ITF od roku 1948 i zmierzająca w wymiarze daleko sięgającym do powrotu floty światowej pod bandery narodowe oraz do objęcia statków FOC akceptowanymi układami zbiorowymi, trwa i wymaga solidarności związków zawodowych marynarzy i portowców.

Związki zawodowe portowców zmagają się z nie mniejszymi zagrożeniami. Wielonarodowa Globalna Sieć Terminali ma w swoim posiadaniu 50% światowych terminali portowych. W wielu strategicznych miejscach świata właściciele uniemożliwiają zorganizowanie portowców w związki zawodowe, często wykorzystując ich wewnętrzną i strukturalną słabość oraz stosując różne formy zastraszania pracowników. Tam gdzie nie funkcjonują związki zawodowe, warunki pracy (w tym socjalne i BHP) i płacy odbiegają od akceptowalnych standardów. W pogoni za zyskiem właściciele terminali odchodzą od stałych umów o pracę na rzecz pracowników dorywczych. Te zjawiska stają się coraz bardziej powszechne w polskich

portach i wymagają zdecydowanej i skoordynowanej odpowiedzi.

Stąd w roku 2006 ITF rozpoczął nową kampanię – przeciwko wygodnym portom (POC), w których stosuje się wyzysk i zastraszanie. W tej kampanii związki zawodowe portowców mogą liczyć na pełne wsparcie i solidarność ze strony organizacji marynarzy.

Kampania przeciwko wygodnym portom skupia się na sześciu podstawowych obszarach:

- konkurencja
- prywatyzacja
- prawa związkowe
- zabezpieczenie miejsc pracy
- komercjalizacja
- praca dorywcza
- bezpieczeństwo i higiena pracy

Kolejnym wspólnym zagrożeniem marynarzy i portowców jest wykonywanie przeładunków przez załogi statków. Tylko silne i zdeterminowane organizacje związkowe mogą powstrzymać to zjawisko. Związki zawodowe portowców powinny przesłać firmom przeładunkowym, czarterującym oraz armatorom i firmom spedycyjnym jasne przesłanie: te prace historycznie i tradycyjnie należą do naszych członków. Marynarze nie posiadają wystarczających kompetencji do wykonywania tych prac, z reguły nie otrzymują za nie wynagrodzenia i są do ich wykonania zmuszani przez pracodawców. Dlatego walka o akceptowane przez ITF układy zbiorowe dla marynarzy, gdzie funkcjonuje tzw. klauzula dokerska, powinna w większym stopniu angażować związki zawodowe portowców, które w ten sposób bronią miejsc pracy dla swoich członków.

W dniach 10 – 14 października będziemy mieli okazję w polskich portach zmanifestować w praktyce naszą jedność i solidarność, pokazać naszą siłę i determinację.

Adam Mazurkiewicz, Inspektor ITF

Krajowy Koordynator Tygodnia Akcji w Polsce



(Bałtycki Tydzień Akcji 2010 – foto: Ireneusz Leszka)

Roszczenia**Ciąg dalszy sprawy Andrzeja P.
z PŻM/Cyfadaco**

W poprzednich numerach naszego Biuletynu Morskiego (nr 1 i 2 z tego roku) pisałem o ciągnącej się od połowy 2010 roku sprawie nie wypłacenia przez Cyfadaco/PŻM odszkodowania bosmanowi Andrzejowi P. z tytułu utraty zdrowia wskutek wypadku na burcie m/v NIDA w Nowym Orleanie. Nieszczęśliwy upadek podczas pracy na pokładzie statku, wieloogniskowe stłuczenie mózgu z krwawieniem wewnętrznym (skomplikowana, natychmiastowa operacja chirurgiczna w szpitalu w Nowym Orleanie) nie został przez PŻM/Cyfadaco uznany jako wypadek.

Zgodnie z zawartym przez naszą Sekcję i obowiązującym układem zbiorowym IBF TCC każdemu marynarzowi należy się odszkodowanie, jeżeli utracił zdrowie w wyniku wypadku podczas zatrudnienia w Cyfadaco. Wysokość odszkodowania uzależniona jest od stopnia utraty zdrowia, ale przy uznaniu trwałej niezdolności do pracy na morzu odszkodowanie wypłacone winno być w wysokości 100%. Zgodnie z układem zbiorowym armator jako pracodawca marynarzy powinien ubezpieczyć się, aby zagwarantować poszkodowanemu wypłatę odszkodowania.



(foto: D. Zwierzchowski)

Po wypadku i leczesniu Andrzej P. został uznany trwale niezdolnym do pracy na morzu, ale kierownictwo PŻM/Cyfadaco, nie chcąc wypłacić mu całego należnego odszkodowania, zaczęło szukać sposobów uchylenia się od zobowiązania. Bosmanowi, wieloletniemu stałemu pracownikowi PŻM, nie tylko odmówiono wypłaty odszkodowania, ale ponadto – z powodu niezdolności do pracy na morzu – wypowiedziano umowę o pracę z PŻM. Na domiar złego Andrzejowi P. nie przyznano renty, uznając go za zdolnego do pracy na lądzie.

W tej sytuacji Andrzej P. upoważnił do działania w jego imieniu prawnika z Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” oraz przedstawiciela naszej Sekcji i współpracującego z nami innego prawnika. W rezultacie ich działań

do Sądu Pracy w Szczecinie złożone zostały dwa pozwy o uznanie wypadku na statku NIDA – jeden przeciwko PŻM, a drugi przeciwko Cyfadaco – oraz trzeci o przywrócenie do pracy w PŻM. Ponadto wezwano PŻM/Cyfadaco do wypłacenia pełnego odszkodowania pod groźbą skierowania sprawy do oddzielnego postępowania na drodze sądowej, a w dalszej kolejności postępowania egzekucyjnego.

Prawdopodobnie groźba przegranych procesów sądowych, a być może i nagłośnienie sprawy w naszym Biuletynie Morskim, spowodowały, że przedstawiciele PŻM/Cyfadaco zaproponowali pod koniec lata tego roku zawarcie ugody. Pełnomocnicy Andrzeja P. zgodzili się na zawarcie ugody pod warunkiem wypłaty odszkodowania w pełnej wysokości określonej w układzie zbiorowym IBF TCC (100 % odszkodowania z tytułu niezdolności do pracy na morzu), powiększonej o kwotę ustawowych odsetek za zwłokę i ewentualnego pokrycia kosztów prawnych oraz sądowych, jeżeli takowymi zostanie obciążony Andrzej P. Niestety, pomimo danej obietnicy, przedstawiciele PŻM/Cyfadaco nie ustosunkowali się do w/w propozycji. Do Sądu Pracy wpłynęło natomiast pismo z kancelarii reprezentującej interesy PŻM/Cyfadaco, w którym podważono zasadność rozpatrywania pozwu przeciwko Cyfadaco przed polskim sądem.

Oprócz postawy przedsiębiorstwa państwowego PŻM i jego spółki zależnej zarejestrowanej na Cyprze – Cyfadaco, bulwersujące jest, że Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” zaakceptowała decyzję PŻM o rozwiązaniu z Andrzejem P. umowy o pracę, i to przed rozstrzygnięciem sprawy o wypadku przez sąd.

Sprawa uznania zdarzenia jako wypadek, w wyniku którego nastąpiła utrata zdrowia, ma kluczowe znaczenie nie tylko dla otrzymania odszkodowania, ale także w kwestiach dotyczących rozwiązania umowy o pracę i naliczenia wysokości świadczeń rentowo-emerytalnych.

Dlatego godne napiętnowania są również naciski przewodniczącego KZ w PŻM – Pawła P. – na Andrzeja P., aby zgodził się na warunki ugody, jakie zaproponował w końcu września br. PŻM/Cyfadaco i wycofał swoje pełnomocnictwo dane prawnikom i naszej Sekcji.

Jestem pewny, że gdyby nie wspólne działanie Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków oraz Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność”, Andrzej P. nie otrzymałby żadnego odszkodowania. Ale gdyby nie działanie przewodniczącego KZ Pawła P., odszkodowanie to byłoby wyższe.

Janusz Maciejewicz

Listy do Bosia

Bosman Janusz O. – zwany „Bosiem” – to postać autentyczna. Każdy, kto go kiedykolwiek spotkał, nigdy o Nim nie zapomni. Ciepły, wrażliwy, ciekawy świata i ludzi, otwarty, łagodny (jak sam o sobie mówi, jego kategoria wojskowa to POW – Prisoner of War), tryskający humorem i zawsze pełen optymizmu. Teraz jest daleko, ale jak zawsze, interesuje go wszystko, co się wokół nas dzieje. Rozpaczam więc cykl listów do Niego...

Polityczne aktualności

Witaj Bosiu!

Dawno do Ciebie nie pisałem. Wybacz. Pytasz, co u nas? Nie wiem od czego zacząć...

Może, żeby od razu mieć to z głowy, zacznę od codzienności, czyli od polityki. Bo to przecież za kilka dni wybory. Może z tymi wyborami to przesada – bo jak zwykle wybór mamy pomiędzy mniejszym lub większym złem, a nie między programami – ale za to czasami jest wesoło.

Jedni do drugich mają pretensje: a to, że jeżdżą po kraju, a to, że nie jeżdżą, a to, że jeżdżą nie takim pojazdem, jak trzeba. Bo kto to widział, żeby premier jeździł jakimś



(foto: www.fotosejm.pl)

tam „obcym” autobusem, zamiast naszym, polskim. To tak zwany Tusko-bus. Czy gdyby był polski, to by coś zmieniło? (Ciekawe, czy jak Obama jeździł po Stanach kanadyjskim autobusem, to był to Barakowóz?... Ale to tylko dygresja).

Jedni na drugich się obrażają, jedni obrażają drugich. Za to hasła są przesłiczne. Niedawno widziałem jedno: „Dość cudów – przejdźmy do konkretów”. Ostatni cud, o jakim słyszałem, był „Cudem nad Wisłą”, ale było to dosyć dawno, w 1920 roku... Poza tym konkretów nie widać. Za to obietnice to ho, ho, ho! Ale ja już miałem mieć 100 milionów, żyć w drugiej Japonii, mieć 3 miliony mieszkań więcej... A co mam – to wiesz. Szczerze mówiąc, mam trochę dość. No ale nie ma co narzekać. I tak trzeba iść głosować.

Żeby już więcej się nie denerwować – przejdę do innych spraw. Jak wiesz, piraci są coraz bardziej rozuchwaleni. Kilkunastu naszych marynarzy na własnej skórze odczuło spotkanie z nimi. Nic więc dziwnego, że warto było zapytać Ministra Infrastruktury, jakie są rozwiązania przygotowywane przez polski rząd w celu ochrony polskich statków operujących w strefach zagrożonych atakami, a w szczególności, jakie są procedury w związku z porwaniem polskiego statku lub polskiego

marynarza, bądź ze statku pod polską, bądź pod obcą banderą.

Wyobraź sobie jak się wzruszyłem, gdy Pan Minister na wstępie podziękował „Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” za zainteresowanie... *tematem piractwa oraz troskę o bezpieczeństwo marynarzy pełniących służbę na statkach operujących w rejonach szczególnie dotkniętych działalnością piratów...*” Przez łzy wzruszenia z trudem czytałem dalej to pismo. Wynika z niego, że dla ponad 90% statków o polskiej własności i dla 99% polskich marynarzy obowiązują wyłącznie procedury i zalecenia... **obcych państw!** Jak pisze Pan Minister: „w przypadku podnoszenia bandery obcego państwa armator, kapitan i załoga obowiązani są do przestrzegania prawa, w tym procedur i zaleceń państwa bandery...” W tym miejscu należy serdecznie pozdrowić rządy Wysp Marshalla, Liberii czy Vanuatu. Z pewnością troska o polskiego obywatela spędza im sen z powiek!

Dowiedziałem się też z powyższego pisma, że: „jeżeli statek stanowi polską własność, to... jest statkiem o polskiej przynależności i jest obowiązany podnosić polską banderę...” Szkoda, że to nie jest zgodne z prawdą. I szkoda, że większość statków stanowiących polską własność eksploatowana jest przez armatorów pod obcymi banderami, mimo że ich właścicielem, de facto, jest Skarb Państwa. W wyciągach z rejestrów morskich statków handlowych figuruje aż... **5 statków pod polską banderą...**



(foto: www.fotosejm.pl)

Ale wypadałoby, żeby Pan Minister o tym wiedział.

Jak widzisz, drogi Bosiu, nie sposób zachować spokój. Z każdej strony można się wkurzyć. Dlatego, na wszelki wypadek, żeby tym razem już bardziej „nie jętrzyć”, resztę tematów zostawię sobie na następny list.

Pozostaje mi tylko brać przykład z Twojego optymizmu, cieszyć się prawdziwą polską jesienią i pożegnać Cię w głębokich pokłonach,

*Twój szczerze oddany
Matron.*

Wrocław miastem solidarności

We Wrocławiu 17 września pod auspicjami Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych odbyła się manifestacja, podczas której kilkadziesiąt tysięcy osób z całej Europy protestowało pod hasłem „TAK dla europejskiej solidarności, TAK dla miejsc pracy i praw pracowniczych, NIE dla polityki cięć”. Do Wrocławia, gdzie obradowali ministrowie finansów i szefowie banków z państw Unii Europejskiej, przyjechali związkowcy z blisko 30 organizacji związkowych zrzeszonych w Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych, m.in. z Hiszpanii, Norwegii, Niemiec, Portugalii, Węgier, Litwy, Słowenii czy Włoch.

Manifestacja była rozciągnięta na około 2 km. Wielobarwny i wielojęzyczny tłum gromadził się od rana na Stadionie Olimpijskim. Stamtąd ulicami miasta wyruszył pod Halę Stulecia, gdzie odbywały się obrady. (Protestujący chcieli wręczyć ministrom petycję, jednak ci skrócili obrady i kiedy manifestacja dotarła pod Halę Stulecia, obiekt był już zamknięty.) Maszerujący ulicami manifestanci pozdrawiali wrocławian. Niemal każda centrala związkowa była ubrana w koszulki innego koloru. Każdy niósł związkową flagę, transparent, balony lub trąbkę.

Na czele pochodu szło kierownictwo Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych, z sekretarzem generalną Bernadette Segol, przewodniczącym NSZZ „Solidarność” Piotrem Dudą i szefem OPZZ Janem Guzem.



(foto: www.solidarnosc.org.pl)

Kiedy manifestacja dotarła na wrocławski Rynek, jako pierwsza z grona związkowców przemówiła sekretarz generalna Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych, Bernadette Segol: „Chcemy, aby nasze rządy i ministrowie finansów nas usłyszeli. Oto nasze przesłanie. Mówimy NIE polityce cięć budżetowych. Mówimy TAK dla polityki wzrostu zatrudnienia i polityki solidarności”. Dodała, że potrzebna jest solidarność związków zawodowych, aby wyjść z kryzysu. „Chcemy wyjść z kryzysu. TAK dla dialogu społecznego. NIE dla ataku na prawa pracownicze”. A na koniec zapewniła: „Nie opuścimy rąk!”

Następnie szef Solidarności Piotr Duda przywitał całą związkową Europę zgromadzoną na wrocławskim Rynku. Mówił: „Tym, którzy obradowali w Hali Stulecia, ministrom finansów UE – krwio pijcom, którzy doprowadzili do kryzysu, a teraz chcą nami rządzić i mówić, co jest dla nas lepsze – nie możemy pozwolić na to, aby walka z kryzysem była pretekstem do walki z pracownikami. Dlatego dzisiaj tutaj jesteśmy. Chcemy walki z kryzysem, ale poprzez rozwój, tworzenie miejsc pracy. Chcemy pracowniczej Europy dla wszystkich obywateli. Europa pracownicza obudź się!”

(ds. – źródło: PAP)



(foto: www.solidarnosc.org.pl)

A oto wrażenia Uczestnika

Byłem kolejny raz pod wielkim wrażeniem, że potrafimy się zorganizować na taką skalę, w formie kolorowego festynu i pokazać politykom, obradującym w tym czasie we Wrocławiu, nasz sprzeciw wobec polityki cięć socjalnych dotyczących ludzi pracy. Cięć, które również, a może przede wszystkim, powinny dotknąć spekulantów finansowych, gdyż to ich pogoń za kolejnym zyskiem i spekulacje na giełdach doprowadziły do obecnych zawirowań na świecie, a politycy nie mają chęci lub nie chcą położyć temu kres.

Miedzy innymi ta wielogodzinna wrocławska demonstracja temu służyła. Jest to kolejny przykład, że musimy się organizować, by walczyć o swoją godność i ludzkie traktowanie.

Stanie z boku – jak uczy życie – nie przynosi nic dobrego.

(ks)

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

W portach świata

(foto: D. Zwierzchowski)

