



# BIULETYN MORSKI

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

NR 3 (33) LIPIEC-SIERPIEŃ-WRZESIEŃ 2004

ISSN 1426-1006



## MOTTO:

*„Nie zawsze można działać,  
ale każde działanie  
można wpierw dokładnie przemyśleć”*

*Wang Cz'ung*

## SPIS TREŚCI

Komentarz do wydarzeń wokół PŻM	str. 3
Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego	str. 4
Oświadczenie strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego	str. 5
Wiadomości ze świata	str. 6 - 8
Droga do porozumienia	str. 9 - 10
Ciekawostki - komunikaty	str. 11 - 13
Bezpieczeństwo pracy	str. 13
Nasz klub	str. 15
30 września 2004 Światowy Dzień Morski	str. 16

## Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

## Adres redakcji

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

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

## Druk

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

Numer zamknięto 14 października 2004 r.

# Od redakcji

## Drodzy czytelnicy!

Przedstawiamy kolejny numer naszego biuletynu. Tym razem nieco „chudszy”. Okres urlopowy, choroby redaktorów, ograniczyły nieco nasze możliwości. Obiecujemy poprawę już od następnego numeru.

Trzeci kwartał - szczególnie jego druga połowa - był pełen emocji. Przyczyną ich było odwołanie dyrektora PŻM, a przede wszystkim szum medialny wokół tej sprawy i publiczne oskarżenia - między innymi naszej Sekcji - o wrogie przedsiębiorstwo działania. Pierwszą próbę odniesienia się do tego problemu można znaleźć w artykule przewodniczącego KSMMiR zatytułowanym „Komentarz do wydarzeń wokół PŻM”. Pewne informacje na temat źródeł tych wydarzeń można znaleźć również w opisie ostatnich działań zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, a szczególnie w oficjalnym oświadczeniu strony pracowniczej, uczestniczącej w pracach tego zespołu.

W „Wiadomościach ze świata” zwracamy uwagę na informację o działaniach władz Argentyny przeciwko tanim banderom. Argentyńscy zrozumieli, że przeflagowywanie statków pod „wygodne bandery” nie musi być wcale korzystne dla gospodarki kraju. Oby nasi decydenci, czy armatorzy, też to zrozumieli. W wiadomościach znajdziemy również informacje o działaniach - głównie ITF - przeciwko „kryminalizacji” marynarzy w związku z przypadkowymi zanieczyszczeniami morza, czy o walce o prawa schodzenia na ląd w portach. Prawa te są coraz bardziej ograniczane pod pretekstem walki z terroryzmem. Temat ten był również głównym mottem Światowego Dnia Morskiego, który obchodzono 30 września. Piszemy o tym na ostatniej stronie okładki.

Z przyjemnością również informujemy o rozwijającej się działalności naszego klubu - czytelnicy w siedzibie Sekcji w Szczecinie. Aktualne informacje można znaleźć w materiale „Nasz klub”.

Na początku września doszło w Szczecinie do podpisania porozumienia między polskimi związkami zawodowymi zrzeszającymi marynarzy i rybaków, będącymi jednocześnie afiliantami ITF, a holenderskimi armatorami i związkami zawodowymi. Celem porozumienia było umożliwienie podpisania umowy między rządami Polski i Holandii w sprawie ubezpieczeń społecznych marynarzy pracujących na statkach bandery holenderskiej. Więcej szczegółów oraz drogę do osiągnięcia tego porozumienia przedstawiamy w artykule „Droga do porozumienia”.

Zachęcamy do zapoznania się z krótkimi informacjami w naszym dziale „Ciekawostki - komunikaty”. Można tam znaleźć między innymi informacje związane ze zdrowiem i bezpieczeństwem marynarzy. Temat ten jest również poruszany w krótkim materiale - opracowanym na podstawie danych z Międzynarodowej Organizacji Pracy - pod nazwą „Bezpieczeństwo pracy”.

Na zakończenie, jak zwykle prosimy o Wasze komentarze. Prosimy o podzielenie się z nami własnymi doświadczeniami czy przemyśleniami na każdy temat związany z życiem marynarzy czy rybaków i ich rodzin. Czekamy też na wasze sugestie dotyczące tematów jakie Was interesują o czym chcielibyście przeczytać w naszym biuletynie.

Życzymy miłej lektury.  
Redakcja „Biuletynu Morskiego”

# Komentarz do wydarzeń wokół PP PŻM

## Zdarzenia – fakty

1. Minister Skarbu Państwa Jacek Socha decyzją z dnia 17.08.2004 r. odwołuje ze stanowiska dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska w Szczecinie pana Pawła Brzezickiego. Minister zarzuca dyrektorowi zbycie (w 1999 r.) bez zgody organu założycielskiego akcji Żegluga Polskiej S.A. (spółka akcyjna, której właścicielem 100% akcji był dotąd PP PŻM). Wg Ministra w wyniku w/w zbycia (1 akcji) Skarb Państwa utracił kontrolę nad majątkiem państwowym PP PŻM a cała sprawa wyszła na jaw dopiero w 2004 r. w wyniku kontroli NIK w Ministerstwie.
2. Dyrektor PP PŻM wspierany przez Radę Pracowniczą nie ustępuje ze stanowiska i kieruje sprawę przeciwko decyzji Ministra do sądu. Wg dyrektora sprzedaż akcji była zgodna z prawem i za akceptacją ówczesnej Rady Nadzorczej Żegluga Polska S.A. - składającej się z przedstawicieli Rady Pracowniczej i kierownictwa PP PŻM.
3. W odpowiedzi Minister Skarbu Państwa składa wniosek do sądu o ustanowienie kuratora sądowego nad majątkiem PP PŻM.  
Kierownictwo przedsiębiorstwa, Rada Pracownicza i niektórzy zakładowi działacze związkowi PŻM uruchamiają i prowadzą na szeroką skalę, kosztowną kampanię w obronie dyrektora.

## Komentarz

Nietrudno zauważyć, że istotą sporu jest tak naprawdę rzeczywista własność statków tzw. „grupy kapitałowej PŻM” zarejestrowanych pod obcymi (tanymi) banderami.

Dyrektor, Rada Pracownicza i niektórzy przedstawiciele zakładowych związków z PŻM (będący też członkami Rady Pracowniczej) twierdzą, że statki te są własnością PŻM. Minister twierdzi, że właścicielem majątku przedsiębiorstwa państwowego, jakim jest PŻM jest Skarb Państwa. A więc, czy Skarb Państwa jest właścicielem statków pod tanimi banderami grupy PŻM?

Problem własności statków jest niezwykle istotny dla skutecznych działań na rzecz miejsc i warunków pracy marynarzy, które są celem Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. Między innymi dlatego, że spółka Cyfadaco zarejestrowana na Cyprze jako pracodawca marynarzy podpisała układ zbiorowy w imieniu właścicieli statków pod tanimi banderami tzw. Grupy PŻM.

A więc czy Cyfadaco występuje w imieniu Skarbu Państwa RP ?!

Na tak zadane pytanie przedstawiciel kierownictwa z grupy PŻM odpowiedział, że istnieje właściciel prawny i właściciel ekonomiczny, ale PŻM nie jest właścicielem prawnym tych statków.

Brak jasnej odpowiedzi, kto jest rzeczywistym właścicielem tych statków musi powodować następne pytania dotyczące prawidłowości nadzoru i kontroli zarządzania majątkiem (państwowym czy prywatnym?).

Zastanawiające jest, że samo zadawanie tych prostych pytań przez Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” - nie opowiadającej się za żadną ze stron sporu dyrektora z ministrem - powoduje tyle niepokoju i nienawiści ze strony kierownictwa PŻM, Rady Pracowniczej PŻM i niektórych zakładowych działaczy związkowych – patrz gazetki armatorskie, biuletyn „Bryza” redagowany przez Biuro Dyrektora Naczelnego PŻM i Biuletyn Informacyjny redagowany przez Prezydium MK NSZZ „Solidarność” PŻM.

Niepokojące jest, że dotychczasowa dyskusja wokół PP PŻM i jego dyrektora naczelnego – wypowiedzi różnych polityków, prawników a nawet radnych Miasta Szczecina – skupiają się głównie na rozpatrywaniu, kto ma racje w zaistniałym sporze pomiędzy dyrektorem a Ministrem. Każde nasze zwracanie uwagi, że zaistniała sytuacja (z pewnością negatywna dla środowiska morskiego) wyniknęła ze skutków jaki niesie ze sobą zjawisko tanich bander traktowane jest jako głos nie na temat lub przeciwko dyrektorowi PŻM – patrz informacje prasowe.

Wieloletnie doświadczenia marynarzy ze związków zawodowych z różnych krajów, które borykały się z problemem reflagingu floty narodowej pod tanie bandery są wszędzie takie same:

- a) najpierw tłumaczono im o konieczności wyprowadzenia floty za granicę pod tanie bandery (do krajów rajów podatkowych) ze względu na obniżenie kosztów armatora,
- b) potem powstawał problem własności tych statków – kto jest ich rzeczywistym właścicielem i kto je kontroluje,
- c) w końcu bez wyjaśnienia pozbawiono ich możliwości pracy na tych statkach.

Wydaje się, że w Polsce aktualnie znajdujemy się już w drugim etapie, jakkolwiek ostatnie informacje wskazują, że jeden z polskich armatorów o nazwie „POL – Euro” już planuje wymianę (na dwóch statkach zarejestrowanych pod tanią banderą) polskiej załogi na marynarzy narodowości hinduskiej!

## Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

W dniach 21 i 27 września odbyły się kolejne posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Porządek obrad Zespołu, zgodnie z ustaleniami z poprzedniego posiedzenia, które odbyło się w dniu 5 lipca, obejmował trzy główne tematy.

Pierwszym była analiza „Założeń nowej regulacji zatrudnienia i pracy na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności” wraz z protokołem uzgodnień i rozbieżności stron. Uwagi do tych założeń ze strony związkowej przedstawiliśmy w poprzednim numerze naszego biuletynu. Uwagi swoje zgłosiła również strona pracodawców.

Drugim tematem była analiza przedstawionej przez stronę rządową ekspertyzy mającej odpowiedzieć na pytanie: „Czy właściwy i prawidłowy jest system nadzoru oraz kontroli zarządzania majątkiem państwowym w polskich państwowych przedsiębiorstwach armatorskich, posiadających spółki zagraniczne i zarejestrowane w tych spółkach statki pod obcymi banderami”.

Trzecim tematem było omówienie przedstawionej przez stronę rządową analizy dotyczącej przyczyn przeflagowywania polskich statków pod tanie bandery.

Niestety, strona rządowa zaprosiła na to posiedzenie dodatkowe osoby wbrew przyjętym procedurom. Regulamin zespołu wyraźnie stanowi, że każda strona może zaprosić swoich ekspertów czy obserwatorów - z odpowiednim wyprzedzeniem - ale tylko ze swej strony. Pomimo licznych apeli Współprzewodniczącego Zespołu ze strony pracowniczej, osoby te nie opuściły sali obrad. W tej sytuacji posiedzenie Zespołu zostało przerwane.

Kolejne posiedzenie odbyło się w dniu 27 września. Porządek obrad przewidywał te same tematy jak na dzień 21 września. W konsekwencji zawirowań, jakie miały miejsce na posiedzeniu w dniu 21 września, strona pracownicza złożyła do protokołu formalne oświadczenie. Pełny tekst tego oświadczenia drukujemy na następnej stronie. Po dyskusji przyjęto ustalenia.

W sprawie „Założeń nowej regulacji zatrudnienia i pracy na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności” Zespół postanowił, że strony pracodawców i pracownicza przedstawią swoje ostateczne uwagi zarówno do dyskutowanej wersji projektu założeń jak i protokołu uzgodnień i rozbieżności.

Do przedstawionej przez stronę rządową „Analizy przyczyn przeflagowania polskich statków pod tanie ban-

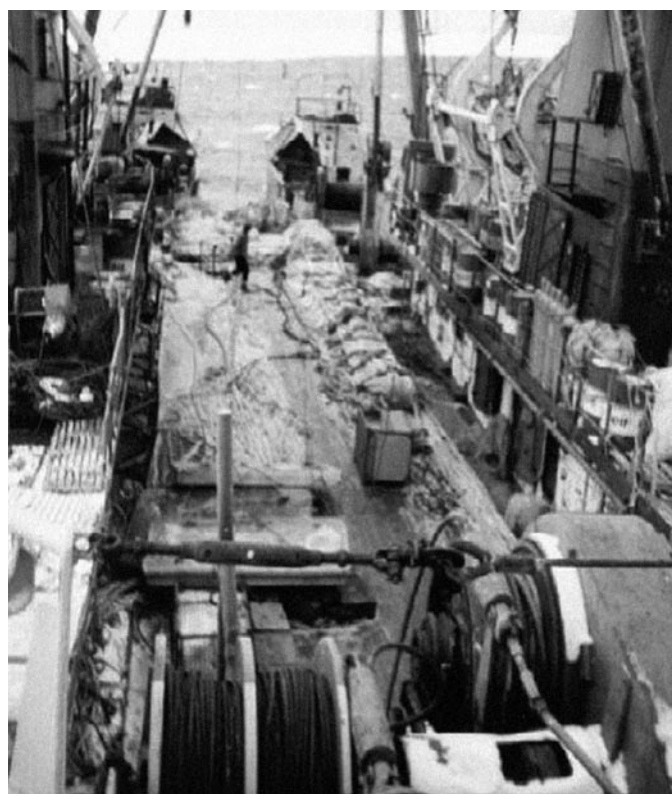
der” każda ze stron przedstawi swoje uwagi, które będą dyskutowane na następnym posiedzeniu Zespołu.

Przygotowane przez Ministerstwo Skarbu Państwa „Opracowanie dotyczące nadzoru nad majątkiem państwowym polskich państwowych przedsiębiorstw armatorskich posiadających spółki zagraniczne i zarejestrowane w tych spółkach statki pod obcymi banderami. Sierpień 2004 roku” przedstawia jedynie analizę aktualnego stanu prawnego w tym zakresie. Postanowiono, że opracowanie to zostanie uzupełnione o wnioski Ministerstwa Skarbu Państwa oraz o dodatkową analizę Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Finansów zakończone również wnioskami. Uzupełnienia te powinny dać odpowiedź na dwa, najistotniejsze pytania:

- czy kontrola nad majątkiem państwowym była właściwa;
- jakie wnioski dotyczące systemu prawnego i polityki gospodarczej państwa wynikają z tej analizy.

Strona rządowa została zobowiązana do przedstawienia uzupełnionego opracowania w terminie najpóźniej na siedem dni roboczych przed kolejnym posiedzeniem Zespołu.

(H.S. - foto archiwum)



# Oświadczenie strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

Strona pracownicza mając na względzie cele i zadania Zespołu Trójstronnego wyraża zadowolenie, że w wyniku pracy Zespołu osiągnięto nowatorskie (na arenie międzynarodowej) rozwiązanie dotyczące koordynacji systemów zabezpieczeń socjalnych polskich marynarzy w zakresie regulacji 1408/71 WE.

Wprowadzenie w życie – podpisanie w lipcu br. polsko-norweskiego porozumienia obowiązującego z mocą od 1-go maja 2004 r. – propozycji wypracowanej przez Zespół uchronił ponad cztery tysiące polskich marynarzy od nagłej utraty pracy na statkach pod banderą Norwegii.

Podpisanie - w oparciu o w/w wynik pracy Zespołu Trójstronnego – porozumienia na początku września br. pomiędzy polskimi i holenderskimi związkami zawodowymi (afiliowanymi w Europejskiej Federacji Transportowców ETF) oraz Związkiem Armatorów Królestwa Holandii odsunęło groźbę utraty przez Polaków kolejnych tysięcy miejsc pracy tym razem na statkach pod holenderską banderą.

Niestety, pomimo pozytywnych efektów pracy Zespołu Trójstronnego, wciąż spotykamy się z działaniami wskazującymi na próby pozbawienia Zespołu możliwości realizacji celów i zadań przed nim postawionych – określonych w Regulaminie na drodze konsensusu wszystkich stron.

Uważna analiza dotychczasowych protokołów, ustaleń i materiałów z posiedzeń wykazuje naszym zdaniem jednoznacznie, „kto i w jakim celu takie działania podejmuje oraz kto je popiera”.

Mianowicie:

1. Na jednych z pierwszych posiedzeń członek Zespołu (Pan Paweł Brzezicki dyrektor PP PŻM) próbował wprowadzić jako stałą zasadę przy podejmowaniu decyzji „prawo liberum veto pojedynczego członka” a nie strony Zespołu.
2. Po nie przyjęciu przez stronę pracodawców i pozostałe strony Zespołu w/w zasady PŻM wycofał swojego przedstawiciela (jako członka) z prac Zespołu.
3. Przewodniczący Związku Zawodowego Marynarzy Kontraktowych (Pan Krzysztof Rostkowski) w imieniu Forum ZZ zwrócił się na piśmie do Współprzewodniczących Zespołu z wnioskiem, którego realizacja wymagała zmiany Regulaminu - przyjęcie innego składu ilościowego i decyzyjnego przedstawicieli (członków Zespołu) strony pracodawców i strony pracowników - na wstępie odrzucając udział tego związku w roli obserwatora. Zespół na swoim posiedzeniu nie przyjął do realizacji tego wniosku.
4. Z powodu odmiennego stanowiska w/w osoby starały się wielokrotnie zakłócić normalną pracę Zespołu wykorzystując do tego celu osoby z poza składu Zespołu a w tym również Prezydenta Konfederacji Pracodawców Polskich Pana Andrzeja Malinowskiego.

**Strona pracownicza Zespołu Trójstronnego Do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, wyrażając zadowolenie z osiągniętych efektów pracy Zespołu w sprawie Regulacji 1408/71 WE na arenie międzynarodowej, wyraża jednocześnie swój wielki niepokój z powodu ciągłych prób dezorganizacji pracy Zespołu. Wiele wskazuje na to, że próby te podejmują wciąż te same osoby, które są szczególnie odpowiedzialne za powstawanie konfliktów społecznych w środowisku morskim. Uważamy, że problem ten winien być należycie zbadany przez Zespół lub powołaną przez niego grupę roboczą.**

*Niniejsze oświadczenie złożone zostało przez wszystkich obecnych przedstawicieli strony pracowniczej, członków Zespołu Trójstronnego Do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego na posiedzeniu w dniu 27.09.2004 r. i załączone do przyjętego przez Zespół protokołu z posiedzenia w dniu 21.09.2004 r.*

# WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

## SPOTKANIE ARABSKICH TRANSPORTOWCÓW

Międzynarodowa Konfederacja Wolnych Związków Zawodowych oraz ITF zorganizowały w Ammanie (Jordania) w dniach 12 - 14 lipca 2004 roku seminarium dla związków zawodowych transportowców z krajów arabskich. W seminarium wzięło udział 28 przedstawicieli (w tym 5 kobiet) związków transportowców z Jordanii, Palestyny, Egiptu, Libanu, Bahrajnu, Kuwejtu i Jemenu.

Uczestnicy seminarium stwierdzili, że związki zawodowe muszą mieć prawo głosu przy podejmowaniu decyzji dotyczących gospodarki jak i rozwoju prawa pracy, jeżeli chcemy minimalizować wpływ globalizacji na sytuację pracowników. Budowa silnych, zdolnych do działania w zmieniających się warunkach związków zawodowych wymaga demokracji i ich niezależności zarówno finansowej jak i politycznej.

Solidarność między arabskimi i międzynarodowymi organizacjami związków zawodowych jest bardzo istotna - stwierdził Bilal Malkawi, koordynator ITF na kraje arabskie. Związki zawodowe z regionu powinny wstępować do ITF, co byłoby pierwszym krokiem do wyposażenia ich w możliwości działania w globalnym otoczeniu, szczególnie w międzynarodowych przedsięwzięciach.

### „NIE” - DLA KRYMINALIZACJI MARYNARZY

Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) oraz jej regionalna gałąź - Europejska Federacja Transportowców (ETF) - wraz z innymi organizacjami działającymi w sektorze shippingu, nasilają swój opór przeciwko dalszej kryminalizacji marynarzy. Unia Europejska wprowadza przepisy uznające za przestępstwo poważne zaniedbania podczas przypadkowych zanieczyszczeń wód UE. Na spotkaniu w Luksemburgu w połowie czerwca przyjęto projekt dyrektywy w sprawie sankcji kryminalnych za zanieczyszczenia pochodzące ze statków. Jeśli zostanie ona ratyfikowana przez Parlament Europejski pojedynczy marynarze czy armatorzy mogą się spotkać z oskarżeniem o przestępstwo, jeśli zostanie stwierdzone zaniedbanie podczas przypadkowych zanieczyszczeń wód.

W wydanym dokumencie w sprawie proponowanej dyrektywy zarówno ITF i ETF jak i ECSA, ICS, INTERTANCO, INTERCARGO, BIMCO, OCIMF, International Salvage Union oraz Międzynarodowa Grupa Klubów P&I zgodnie wzywają do dostosowania dyrektywy do

Międzynarodowej Konwencji Prawa Morza (UNCLOS) oraz Międzynarodowej Konwencji w sprawie zapobiegania zanieczyszczeniom morskim ze statków (MARPOL).

Konwencja UNCLOS stanowi, że uznane prawa człowieka winny być przestrzegane w stosunku do oskarżonego na podstawie przepisów o zapobieganiu zanieczyszczeniom podczas całej procedury, zarówno przed jak i po wydaniu wyroku.

Zgodność z kolei z konwencją MARPOL oznacza, że niezamierzone zanieczyszczenia ze statków, nie powinny być uznane za przestępstwo kryminalne. Odpowiedzialność za przestępstwo kryminalne wymaga, aby istniał „zamiar spowodowania awarii albo lekkomyślność przy jednoczesnej wiedzy, że taka awaria może mieć miejsce”. Wynika z tego, że nie może być mowy o sankcjach kryminalnych w przypadku tak zwanego „poważnego zaniedbania”.



*Nigdy nie stawalibyśmy w obronie nieracjonalnych zachowań, jednak jesteśmy poważnie zaniepokojeni potencjalną „kryminalizacją” zawodu marynarza, co może dodatkowo zniechęcać młodych ludzi planujących swoją karierę na morzu. Propozycja ta może dodatkowo pogłębić istniejący już trend traktowania kapitanów i starszych oficerów jako „kozłów ofiarnych” przy zanieczyszczeniach środowiska - komentuje Eduardo Chagas, Sekretarz Sekcji Transportu Morskiego ETF.*

Jon Withlow, Sekretarz Sekcji Marynarzy ITF powiedział: „Projekt dyrektywy i Komisja wykazują pomieszenie różnic między pojęciami odpowiedzialności kryminalnej i cywilnej. Mamy nadzieję, że Parlament Europejski już w pierwszym czytaniu projektu dyrektywy przyjmie

stanowisko, które będzie stwierdzało, że zanieczyszczenia pochodzące ze statków będą karane zgodnie z konwencjami MARPOL i UNCLOS”.

Kapitan tankowca „Prestige” został zwolniony z aresztu po wpłaceniu kaucji w kwietniu, ponad rok od zatonięcia tankowca u wybrzeży Hiszpanii. W podobnym przypadku, dzięki kampanii ITF, ośmiu członków załogi statku „Tasman Spirit” zostało zwolnionych z aresztu po wycieku oleju w porcie Karachi (Pakistan).

Przypadki te - zwraca uwagę ETF - wyraźnie wskazują na konieczność uzgodnienia na arenie międzynarodowej właściwych narzędzi w celu chronienia marynarzy przed pochopną kryminalizacją.

### **RZĄD INDII POMOŻE**

Planowany na 31 sierpnia strajk Indyjskich marynarzy, w proteście przeciw stracie pieniędzy z funduszu marynarskiego, został odwołany po tym, jak rząd Indii podjął kroki w celu odnowy tego funduszu. Pieniądze zostały utracone w wyniku defraudacji.

26 sierpnia miała miejsce demonstracja przed budynkami rządowymi w Mubai, którą zorganizował Krajowy Związek Zawodowy Marynarzy Indii (NUSI). W trakcie demonstracji przedstawiono memorandum do Dyrektora Generalnego ds. Żeglugi i do Komisarza Marynarskiego Funduszu Oszczędnościowego (SFP). W memorandum tym wyrażono ostry protest przeciwko defraudacji około 22 mln. USD i żądano ich zwrotu. Postanowiono również o zorganizowaniu na dzień 31 sierpnia Dnia Protestu na statkach indyjskich i obcych bander. Fundusz został stworzony ze składek marynarzy i ma na celu pomoc emerytowanym marynarzom.

Rząd zobowiązał się do podjęcia skutecznych kroków w celu przywrócenia poprzedniego stanu funduszu. Sekretarz Generalny NUSI stwierdził, że biorąc pod uwagę obiecaną pomoc Rządu, związek postanowił zawiesić planowany protest.

### **POTENCJALNY OSZUST UJAWNIONY**

ITF odnotowuje kolejną „agencję”, która oferuje pracę w zamian za pieniądze. Chorwacki oficer pokładowy zawiadomił ITF, że Agent Africa Nigeria oferował mu stanowisko drugiego oficera na kontenerowcu m/v „Maria” z miesięczną płacą 5.300 USD, pod warunkiem uprzedniego wpłacenia agentowi kwoty równoważnej 10% jego pierwszej płacy. Statek należał do firmy, której właścicielem był Hado Maritime Nigeria i pływał na trasie Nigeria - Bliski Wschód.

Śledztwo przeprowadzone przez ITF wykazało, że aktualnie tylko jeden kontenerowiec figuruje w spisie

statków pod nazwą „Maria”, jest własnością niemieckiej kompanii i w tej chwili nie pływa na trasie Bliski Wschód - Nigeria. Hado Maritime nie ma znamion armatora ani nie jest znaną firmą. Żaden kontenerowiec, który wcześniej nosił nazwę „Maria” nie pływał na tej trasie.



Stephen Cotton ze Specjalnego departamentu Marynarzy ITF komentuje: „Międzynarodowa Organizacja Pracy zastrzega, że nikt nie jest zobowiązany płacić jakichkolwiek opłat żadnemu agentowi pośrednictwa pracy. Stanowczo ostrzegamy marynarzy, aby zwrócili szczególną uwagę przy jakichkolwiek kontaktach z tą kompanią”.

ITF stale ostrzega przed jawnymi oszukańczymi działaniami pewnej liczby kompanii, znanych z pobierania pieniędzy od poszukujących pracy na całym świecie w zamian za nieistniejące miejsca pracy. Ostatnio zwrócił się do władz panamy, o przeprowadzenie śledztwa przeciwko firmom zarejestrowanym w Panamie o nazwach Sea Cruise Enterprises oraz Caledonian Offshore, o których wiadomo, że wyłudniają w taki sposób pieniądze. Liczba oszukanych w ten sposób ludzi sięga już przynajmniej dziesiątków tysięcy.

Informacje o nieuczciwych działaniach są zbierane i publikowane w magazynie morskim „Fairplay”. Można tam również znaleźć informacje o podejrzanych stronach internetowych, na których pojawiają się oferty pracy. Strony, które są poddawane aktualnie śledztwu przez Fairplay to między innymi:

IDIRECT.cc  
cooljobsite.com  
internationalpublishers.com  
internationalmaritimelink.com  
internationaljoblink.com  
criusejoblink.com

## W ARGENTYNIE TANIE BANDERY WYJĘTE SPÓD PRAWA

Morskie związki zawodowe Argentyny z zadowoleniem witają nowe ustawodawstwo krajowe, które zmusza statki tanich bander do rejestrowania się w narodowym rejestrze Argentyny. Rozporządzenie, przyjęte przez rząd Prezydenta Nestora Kirchnera 6 sierpnia, jest częścią planu odbudowy floty handlowej, która była w stanie zaniku po deregulacji i prywatyzacji rozpoczętej w latach 90-tych przez administrację Menema-Cavallo.

Nowe przepisy - opracowane w konsultacji z argentyńskimi afiliantami ITF - wymagają, aby statki, które w następstwie deregulacji zostały zarejestrowane pod tanimi banderami w roku 1991 i później w ciągu dwóch lat powróciły do rejestru narodowego. Wszystkie umowy o pracę będą również podlegały prawodawstwu Argentyny.

Kapitan Marcos Castro, przewodniczący Contro de Capitanes de Ultramar komentuje: *„Deregulacja zniszczyła dziesiątki tysięcy miejsc pracy, pozostawiając przewóz argentyńskiego handlu zagranicznego obcej flocie. Zagraniczne statki były traktowane jak argentyńskie, podczas gdy argentyńscy marynarze byli traktowani jako zagraniczni pracownicy. Załogi były poddawane obcemu, gorszemu prawu i pozbawione większości elementarnych praw pracowniczych. Decyzja prezydenta Kirchnera o przyjęciu nowych regulacji dotyczących argentyńskiej floty handlowej jest pierwszym i fundamentalnym krokiem w kierunku odbudowy sektora”.*

## ZEJŚCIA NA LĄD MARYNARZY

Międzynarodowa Konfederacja Wolnych Związków Zawodowych (International Confederation of Free Trade Unions - ICFTU) wzywa ONZ, a szczególnie jego ciało zajmujące się prawami człowieka do zajęcia się sprawą utrudnień dla marynarzy będących rezultatem „wojny z terroryzmem” w schodzeniu na ląd w portach.



Anna Biondi, asystent Dyrektora Biura ICFTU w Genewie, a jednocześnie Sekretarz grupy roboczej MOP wystąpiła na posiedzeniu podkomisji 56 sesji ONZ ds. praw człowieka. W swym wystąpieniu powiedziała: *„Jedną z nierozwiązanych spraw bezpieczeństwa po 11 września dotyczy restrykcji nałożonych na poruszanie się marynarzy. Niewinni marynarze są traktowani jak terroryści. Najostrzej problem ten występuje w USA, gdzie poza częstymi odmowami marynarzom prawa do zejścia na ląd, od niektórych firm żąda się opłaty za uzbrojoną straż przy statku pilnującą, aby marynarze nie schodzili na ląd”.* Ponadto stwierdziła: *„Przypominając, że prawa pracownicze, szczególnie te ustanowione standardami Międzynarodowej Organizacji Pracy, są prawami człowieka wierzymy, że wezwanie dochodzące z żeglugi - że wzmocnienie bezpieczeństwa powinno być osiągnięte przez współpracę a nie konfrontację - dotyczy wszystkich pracowników i miejsc pracy na całym świecie”.*

Światowy Dzień Morza planowany na 30 września pokaże globalną koalicję związków zawodowych marynarzy i organizacji pracodawców działających wspólnie na rzecz bezpieczeństwa na morzu i ułatwień dla marynarzy w zejściach na ląd.

## ODZYSKANIE ZAROBKÓW PRZEZ UKRAIŃSKĄ ZAŁOGĘ

Ukraińska załoga statku bandery rosyjskiej „Yuriy Dolgorukiy” otrzymuje zaległe zarobki na ogólną kwotę 120 tys. USD po inspekcji ITF. Inspektor ITF Vadym Moshchenko w towarzystwie prawnika wszedł na burtę statku na żądanie załogi. Podczas inspekcji odkryto, że załoga nie otrzymywała wynagrodzenia od ponad siedmiu miesięcy, ponadto armator wstrzymał dwa miesiące wcześniej również dostawy świeżej wody i żywności.

Marynarze sięgnęli w tej sytuacji po pomoc prawną i w rezultacie statek został aresztowany w porcie rybackim Kerch na Krymie. Negocjacje były prowadzone przy udziale dwóch afiliantów ITF - ukraiński Związek Zawodowy Pracowników Transportu Morskiego i rosyjski Związek Zawodowy Marynarzy Rosji - oraz Ministerstwa Spraw Zagranicznych Ukrainy. Dużą rolę odegrał również rząd w Moskwie, jako główny akcjonariusz „Kerch Bridge Limited” czarterującego statek. Spółka ta zgodziła się na wypłatę zaległości płacowych i wznowienie dostaw wody i żywności. W międzyczasie pomocy finansowej załodze udzielił utworzony przez władze Rosji specjalny fundusz opiekuńczy oraz ukraiński fundusz marynarski „Mortrans”, z którego zakupiono świeżą wodę.

(oprac. H.S. - na podstawie ITF News on line)

foto - archiwum



## Droga do porozumienia

**D**nia 6 września w Szczecinie odbyło się kolejne, zakończone podpisaniem porozumienia, spotkanie dotyczące warunków zatrudnienia polskich marynarzy na statkach pod banderą holenderską.

Porozumienie nie wyklucza zmian wraz z upływem czasu i rozwojem makroekonomicznym w Polsce i Holandii oraz innych krajach UE. Zawarte porozumienie w chwili obecnej powinno zapewnić polskim marynarzom miejsca pracy co według opinii samych zainteresowanych jest najważniejszą sprawą. Nikt nie jest w stanie przewidzieć co będzie się działo w latach następnych i jakie będą panowały tendencje w zatrudnianiu marynarzy z UE w związku z tym można potraktować to jako rozwiązanie tymczasowe.

Pozostawienie w mocy obowiązku opłacania składek do holenderskiego systemu ubezpieczeniowego, czyli tego co automatycznie miało miejsce po 1 maja 2004, przyniosłoby korzyści, gdyby polscy marynarze mieli wynagrodzenia równe z holenderskim, otrzymywaliby wynagrodzenie każdego miesiąca oraz zameldowanie w Holandii.

**Poniżej dla przypomnienia przedstawiamy kalendarium wydarzeń z tego roku:**

**Maj 2004** – Spotkanie w Szczecinie, którego gospodarzem była Krajowa Sekcja Morska NSZZ Solidarność w sprawie wyłączenia polskich marynarzy z holenderskiego systemu ubezpieczeniowego. Holenderskie Związki Zawodowe FWZ sprzeciwiły się takiemu rozwiązaniu, natomiast armatorzy zaproponowali zamrożenie wynagrodzeń obowiązujących w roku 2002 na lata 2004 i 2005.

Po spotkaniu, FWZ wysłało pismo do odpowiednich władz Rządowych w Holandii, w którym sprzeciwili się wyłączeniu polskich marynarzy z holenderskiego systemu ubezpieczeniowego.

Powstaje grupa robocza: Krajowa Sekcja Morska – FWZ, która dokładnie analizuje dwa systemy ubezpieczeniowe oraz możliwość dalszego zatrudnienia dla polskich marynarzy na statkach pod banderą holenderską.

**Czerwiec 2004** – Krajowa Sekcja Morska przedstawia FWZ swoje stanowisko mówiące o celowości zawarcia umowy odnośnie przeniesienia polskich marynarzy do polskiego systemu ubezpieczeniowego. Niestety spotkało się to ponownie z negatywną odpowiedzią FWZ.

**Lipiec 2004** – Spotkanie w Rotterdamie przedstawiceli Krajowej Sekcji Morskiej (Janusz Maciejewicz i Tymo-

teusz Listewnik) z FWZ. Trwają dalsze rozmowy i próba przekonania Holenderskich Związków Zawodowych. Pojawiła się pierwsza szansa, iż strona holenderska zmieni swoje stanowisko na przychylne dla polskich marynarzy.

Drugiego dnia odbyło się spotkanie wyżej wspomnianych przedstawicieli Sekcji z przedstawicielami Stowarzyszenia Armatorów Holenderskich, na którym także przedstawiono stanowisko Sekcji odnośnie systemu ubezpieczeniowego. Podczas rozmów zapytaliśmy czy jest możliwe podpisanie takiego porozumienia z omińnięciem Związków Holenderskich. Otrzymaliśmy odpowiedź: „W teorii tak natomiast w praktyce – NIE, dlatego czekamy na pomyślne rozwiązanie sytuacji między związkami”.

**Sierpień 2004** – Spotkanie Związków Zawodowych w Berlinie – wyjaśniono ostatnie problemy związane z ubezpieczeniami, dalszym zastosowaniem „holenderskiego kodeksu morskiego” dla polskich marynarzy oraz stawkami nowymi płacami.

**6 wrzesień 2004** – Spotkanie w Szczecinie w którym wzięli udział przedstawiciele polskich i holenderskich Związków Zawodowych oraz przedstawiciele Stowarzyszenia Armatorów Holenderskich, na którym doszło do oczekiwanego porozumienia. W umowie trzy strony zgodziły się na wyłączenie polskich marynarzy z holenderskiego systemu ubezpieczeniowego oraz zastosowanie podwyższonych płac na rok 2004 oraz kolejnych podwyżek w latach 2005-2006.

### **Podsumowanie:**

Przykro nam stwierdzić, iż w ciągu ostatnich 4 miesięcy spotkaliśmy się z krytycznymi, zupełnie nieuzasadnionymi, opiniami w tej sprawie. Według naszej Sekcji jak i Stowarzyszenia Armatorów Holenderskich do porozumienia doszło w niespotykane szybkim czasie, uwzględniając okresy urlopowe poszczególnych organizacji. Informacje odnośnie stanu rozmów przez cały czas były dostępne, dlatego zapraszam wszystkich do dokładniejszego sprawdzenia (najlepiej u źródła) aktualnego biegu spraw, przed wydawaniem swojej opinii.

Wszystkich członków związku zainteresowanych wyliczeniami dotyczącymi wysokości składek ubezpieczeniowych obowiązujących w holenderskim systemie ubezpieczeniowym, warunkami uzyskiwania świadczeń jak i innych powiązanych informacji zapraszam do naszej siedziby przy ul. Szarotki 8 w Szczecinie lub kierowania pytań na adres: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

☞ Dla uzupełnienia podajemy dane z roku 2003, dotyczące zatrudnienia na statkach bandery holenderskiej. Na dzień 1 stycznia 2004 roku flota holenderska liczyła 786 jednostek.

**ZATRUDNIENIE W ROKU 2003  
PRZEZ ARMATORÓW HOLENDERSKICH**

Stanowisko	Holendrzy	UE	Inni	SUMA
Kapitan	1071	51	146	1268
Oficer	2787	128	1649	4564
Marynarz	1002	291	10642	11935
SUMA	4860	470	12437	17767

*Tymoteusz Listewnik*

**KOMENTARZ PRZEWODNICZĄCEGO**

W naszych działaniach kierujemy się zasadą zabezpieczeń miejsc i warunków pracy dla polskich marynarzy w oparciu o trójstronne porozumienia i akceptację wszystkich stron mających na to wpływ a więc:

- armatorów (pracodawców),
- związków Zawodowych z kraju armatora,
- wszystkich reprezentatywnych polskich związków zawodowych marynarzy i rybaków afiliowanych w ITF.

Efektem takich działań jest zawarte porozumienie w sprawie zatrudnienia i zabezpieczeń socjalnych polskich marynarzy pracujących na statkach norweskich NIS oraz ostatnio podpisano umowa dotycząca statków pod banderą holenderską.

Przyjęcie innej zasady np. porozumień wyłącznie z armatorem bez akceptacji związków zawodowych z kraju armatora może spowodować komplikacje porównywalną do zatrudnienia rosyjskich marynarzy na polskich statkach bez akceptacji polskich związków zawodowych.

Naszym zdaniem problem „duński” powinien być załatwiony na takich samych zasadach jak „holenderski” i w takim kierunku będzie działać Krajowa Sekcja Morska.

*Janusz Maciejewicz*



*Moment podpisania porozumienia w dniu 6 września 2004 r. (foto - T.Listewnik)*

# Ciekawostki - komunikaty

## „ELEKTRONICZNE” DZIENNIKI OKRĘTOWE

Pierwsze wzmianki o elektronicznych dziennikach okrętowych pojawiły się już w 2002r. Dzisiaj wiele kompani żeglugowych takich jak Maersk, V.Ships, Torvald Klavens czy Western Geco, używa lub testuje takie dzienniki na swoich statkach. Nowe formy archiwizacji zostały zatwierdzone przez odpowiednie instytucje, między innymi w takich krajach jak: Norwegia, Szwecja, Wielka Brytania lub Dania. W dobie komputeryzacji, elektroniczne dzienniki okrętowe mogą w dużym stopniu ułatwić pracę oficerów na statkach. Kapitanowie i starsi mechanicy często zmuszeni są do wypełniania kilku dzienników tymi samymi danymi i oprócz tego wysyłania raportów do armatora bądź czarterującego. Zastosowanie elektronicznej formy dziennika automatycznie wypełni wszystkie potrzebne kolumny oraz stworzy odpowiednie raporty po jednorazowym wprowadzeniu danych.

T.L.

## DRUKOWANIE MAP NAWIGACYJNYCH NA STATKACH

Niektóre kompanie żeglugowe podjęły próbę zastosowania na statkach ploterów do drukowania uaktualnionych map na statkach. Oficerowie nawigacyjni pracujący na statkach, uprawiających żeglugę trampową, są często zmuszeni do utrzymania i poprawiania wszystkich foliów co jest żmudną i czasochłonną pracą. Często zdarza się, iż statek podchodząc do danego portu nie ma map podejściowych albo posiada je nieaktualne i dopiero pilot po wejściu na burtę dostarcza wymagane mapy. Jeżeli na statku nie ma systemu map elektronicznych, taka sytuacja może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa statku, ponieważ uniemożliwia dokładne przeanalizowanie stref podejściowych i samego portu.

Wcześniej wspomnianą alternatywą jest wykorzystanie plotera formatu A0, który umożliwia wydrukowanie mapy wraz ze wszystkimi uaktualnieniami. Aby taki system mógł być wcielony w życie należy dodać nowy system dystrybucji oraz wydawania licencji przez biura hydrograficzne. Na statku może być zestaw płyt CD, na których będą zawarte mapy pokrywające cały świat, natomiast licencja na odblokowanie i wydrukowanie danej mapy byłaby przesyłana poprzez e-mail. Dodatkowym problemem, którego najbardziej obawiają się biura hydrograficzne, może być nielegalne powielanie map. Wyjściem z tego jest ograniczenia ilościowe wydruku lub stworzenie nadruków na mapach z numerem licencji i nazwą statku.

Dla pełniejszego przedstawienia tego rozwiązania należy zaznaczyć, że koszt wydrukowanej mapy wraz z licencją jest droższy o około 30% w porównaniu do mapy zakupionej w sposób tradycyjny. Należy jeszcze uwzględnić cenę plotera, czyli około 4500€.

Rozwiązanie drukowania map na statkach przyjęło się z akceptacją różnych instytucji oraz inspektorów odważających statki biorące udział w testach. Pojawia się coraz więcej rozwiązań mających na celu ułatwienie pracy na morzu i zwiększenie bezpieczeństwa. Armatorzy mogą dobrać rozwiązania dogodne dla swoich statków oraz załóg, natomiast przodujące rozwiązania same zostaną wybrane przez rynek.

T.L.

## DEFICYT OFICERÓW

W krajach UE przed 1 maja, a nawet ostatnio w Polsce coraz bardziej widoczny jest brak wyższych rangą oficerów. Niektóre biura pośrednictwa pracy dla marynarzy w naszym kraju, narzekają na niedobór kadr oficerskich. Młodszy oficerowie odbywają kilka kontraktów, zdobywają wyższe kwalifikacje i niespodziewanie nikną z polskiego rynku pracy. Spowodowane jest to dużym zapotrzebowaniem na kadry morskie w zagranicznych agencjach przyjmujących marynarzy do pracy jak i u samych armatorów, którzy często stosują praktykę bezpośredniego negocjowania warunków pracy z kapitanami i starszymi mechanikami. Innym, dużo mniej znaczącym, tego powodem jest to, iż praca na statkach jest ciężkim kawałkiem chleba, a w naszym kraju jest obecnie dużo możliwości inwestycyjnych dla ludzi, którzy mają odłożone trochę grosza i decydują się na chwilowe zawieszenie kariery morskiej.

Niektóre kraje, między innymi Anglia i Holandia podejmują ogólnokrajowe akcje, które mają zachęcić młodych ludzi do związania swojej przyszłości z pracą na statkach. Dodatkowo, np. w Anglii powstała kampania reklamowa, która ma zachęcić marynarzy do podwyższenia swoich kwalifikacji.

T.L.

## ISPS CODE - RAPORT IMO

Dnia 1-go lipca b.r. upłynął termin wprowadzenia w życie przepisów związanych z bezpieczeństwem statków i portów. Miesiąc po tej dacie IMO wydała raport o rzeczywistym stanie rzeczy związanych z wymaganiami kodu ISPS.

↳ Z otrzymanych danych wynika, iż w prawie 90% portów ma już zatwierdzone przez odpowiednie władze plany związane z bezpieczeństwem (1-go lipca było to 69%). W tym samym raporcie przedstawiono także ilość statków, którym przyznano certyfikaty ISPS i jest to ponad 90% w porównaniu z dniem 1-go lipca kiedy 86% posiadało wspomniane certyfikaty.

Sytuacja najgorzej przedstawia się w krajach Afryki oraz Europy Wschodniej, w związku z tym IMO przeznaczyła większą część (z 2,5 miliona USD) na uświadczenie zagrożeń związanych z terroryzmem oraz odpowiednie szkolenia dla tych właśnie krajów.

T.L.

## ZDROWIE MARYNARZY

Dnia 9 września 2004 ITF Seafarer's Trust przekazało 894 000 USD na fundusz 3 letniej kampanii promującej zdrowie marynarzy. Kampania obejmie takie tematy jak AIDS, problemy zdrowia psychicznego, sercowo – naczyniowego, żywienia, otyłości i malarii. Informacje będą rozpowszechniane poprzez kasety video, płyty DVD, postery itp. na statkach oraz przez instytucje powiązane z marynarzami. Kampanię rozpoczęto od świata marynarskiego dlatego, iż to właśnie ta grupa ludzi jest najbardziej odizolowana od wiadomości i wydarzeń życia codziennego.

T.L.

## NASZE BEZPIECZEŃSTWO

Pojawiają się nowe doniesienia związane z poważnymi wypadkami i obrażeniami członków załogi podczas rutynowych alarmów oraz inspekcji przeprowadzanych na statkach.

Wypadki spowodowane są nieodpowiednio zabezpieczonymi łodziami, źle działającymi windami, przedziwiałymi częściami, nieprawidłowo zamocowanym faleńcem lub niemożnością awaryjnego opuszczenia łodzi lub tratwy.

Pamiętaj SAFETY FIRST

T.L.

## AIS

Międzynarodowa Organizacja Morska podjęła kroki w celu zredukowania niebezpieczeństwa płynącego z zastosowaniem systemu AIS w strefach zagrożonych terroryzmem i piractwem poprzez efektywniejsze patrolowanie wód przybrzeżnych. Należy jednak pamiętać, iż zgodnie ze wskazówką IMO w listopadzie 2003 roku, „AIS powinien zawsze działać w czasie gdy statki są w drodze lub stoją na kotwicy. Jeżeli kapitan ma podstawy sądzić, że ciągłe działanie systemu może

narazić na niebezpieczeństwo statek, AIS może zostać wyłączony. Takie zdarzenia mogą mieć miejsce w rejonach znanych z działalności piratów czy uzbrojonych bandytów. Działania tej natury powinny zawsze zostać odnotowane w dzienniku pokładowym statku, z podaniem powodu wyłączenia systemu. Kapitan powinien uruchomić AIS niezwłocznie po ustąpieniu źródła niebezpieczeństwa.”

T.L.

## ODWIEDZAMY STATKI

Odwiedzamy polskie załogi na statkach przybywających do Szczecina, starając się systematycznie dostarczać nasze biuletyny oraz prasę z ostatnich tygodni. Niestety jest to tylko kilkanaście statków miesięcznie ze względu na mały ruch w porcie. Marynarze kontraktowi, zrzeszeni przy Krajowej Sekcji Morskiej, przebywający w porcie szczecińskim mogą wysłać e-mail na adres [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl) lub SMS na 0504 270 261 i poprosić o podwiezienie dodatkowej prasy itp.

T.L.

## KOMUNIKACJA ZE STATKAMI

### APEL

Próby rozsyłania komunikatów na statki przez system INM-C nie sprawdziły się, co wnioskujemy z braku potwierdzeń doręczenia. W związku z tym pragniemy dotrzeć do polskich marynarzy poprzez e-mail. Wszystkich kapitanów i oficerów, którzy obsługują pocztę elektroniczną na statkach, zainteresowanych otrzymywaniem komunikatów w postaci tekstowej, prosimy o przesłanie zapotrzebowania na adres: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

T.L.

## PROMOCJA MARYNARZY

Z inicjatywy marynarzy kontraktowych zrzeszonych przy Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ Solidarność w Szczecinie, powstał pomysł promocji młodych marynarzy i oficerów wśród armatorów zagranicznych. W związku z powyższym, we wrześniu nawiązaliśmy kontakt z Akademią Morską w Szczecinie, aby rozpocząć naszą akcję od studentów idących na praktyki oraz jej absolwentów. W celu promocyjnym chcemy wykorzystać nowo nawiązane znajomości z Królewskim Stowarzyszeniem Armatorów Holenderskich KVNR, podczas tegorocznych negocjacji dotyczących zatrudnienia polskich marynarzy na statkach bandery holenderskiej.

W chwili obecnej jesteśmy w fazie przygotowań, natomiast już w październiku nawiążemy bezpośredni kontakt z poszczególnymi armatorami, rozpoczynając od tych największych.

Mamy nadzieję, iż w następnych miesiącach rynek holenderski otworzy się dla naszych marynarzy i wypełniemy braki w kadrze oficerskiej. W naszym klubie czytelnicy na ul. Szarotki 8 w Szczecinie posiadamy roczniki wydawane przez KVNR, w których można znaleźć informacje o flocie posiadanej przez armatorów holenderskich.

T.L.

## ELEKTRONICZNY BIULETYN INFORMACYJNY

Przypominamy wszystkim marynarzom kontraktowym zrzeszonym przy Krajowej Sekcji Morskiej w Szczecinie o biuletynie informacyjnym rozsyłanym na adresy e-mail. Biuletyn ten ma za zadania informować marynarzy o bieżących wydarzeniach związanych z pracą na morzu. Osoby, które jeszcze nie podały adresu e-mail, a chciałyby otrzymywać w/w informacje proszone są o kontakt pod adresem: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

T.L.

## ANGLO - EASTERN CREW MANAGEMENT

Dnia 22 września 2004, naszą siedzibę na ul. Szarotki 8 w Szczecinie odwiedził dyrektor i menadżer generalny Anglo-Eastern Crew Management z Wyspy Man, Pan Gerry Davidson. Po rozmowie z inspektorem ITF Adamem Mazurkiewiczem, przedstawiliśmy nasz klub-czytelnię dla marynarzy kontraktowych oraz system spotkań i korespondencji utrzymywanej z członkami naszego Związku. Pan Gerry Davidson, któremu spodobały się działania naszej organizacji oraz posiadana baza informacyjna, przedstawił nam możliwości współpracy z Anglo-Eastern Crew Management, oraz zobowiązał się do przesłania nam w październiku materiałów informacyjnych do naszej czytelnicy.

Wszystkich zainteresowanych członków naszego Związku, zapraszamy do naszej czytelnicy w Szczecinie, lub kontaktu e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl).

T.L.

## Bezpieczeństwo pracy

Każdego dnia wiele osób umiera przy pracy, bądź w związku z wykonywanym zawodem. Dotyczy to także świata marynarskiego, potężnej grupy społecznej liczącej blisko 1,25 miliona osób, która jest szczególnie narażona na niebezpieczeństwo w związku z wykonywanym zawodem. Dla przybliżenia skali problemu przedstawiamy fakty podane przez Międzynarodową Organizację Pracy ILO, dotyczą wszystkich grup zawodowych:

- każdego dnia, średnio 5000 osób umiera w wyniku wypadku lub chorób związanych z wykonywaną pracą,
- każdego roku odnotowuje się około 270 milionów wszystkich wypadków związanych z pracą,
- materiały i substancje szkodliwe dla człowieka, które są używane w przemyśle zabijają rocznie około 440 000 pracowników,
- 10% przypadków raka skóry jest związane ze środowiskiem pracy oraz substancjami niebezpiecznymi,

Doświadczenie pokazuje, iż silny nacisk na bezpieczeństwo pracy jest korzystny zarówno dla pracowników, pracodawców jak i instytucji rządowych. Obecnie w wielu krajach, wysokie standardy bezpieczeństwa są rezultatem długoterminowej polityki zachęcającej

wszystkie trzy wyżej wspomniane strony do wspólnych rozmów, negocjacji pomiędzy pracodawcami i związkami zawodowymi oraz tworzenia odpowiednich przepisów w oparciu o doświadczenia uzyskane podczas przeprowadzanych inspekcji miejsc pracy.

Działania ILO skierowane są do zabezpieczenia wszystkim pracownikom prawa do wykonywania zawodu, godności i bezpieczeństwa co ściśle wiąże się z bezpiecznym i zdrowym środowiskiem pracy. Człowiek uczy się zasad bezpieczeństwa już od wieku szkolnego, natomiast dopiero przy podejmowaniu pracy trafia w nowe otoczenie i związane z tym zagrożenia. Z badań wynika, iż najwydatniejsze jest zapobieganie wypadkom, na każdym stopniu, zarówno pracownika jak i pracodawcy. Dlatego namawiamy i przypominamy wszystkim marynarzom o podstawowych zasadach bezpieczeństwa. Wielu z nas myśli, iż wychodząc na pokład bez kasku lub podchodząc do szlifierki bez okularów ochronnych, nic im się nie stanie. Niestety wypadki zdarzają się w najmniej spodziewanych chwilach. Pamiętajmy o tym !!!

T.L.

# ZAPAMIĘTAJ

## NSZZ „Solidarność” jest związkiem otwartym

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

### ADRESY

KRAJOWA SEKCJA MORSKA  
MARYNARZY I RYBAKÓW  
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

#### *Siedziba główna*

ul. Szarotki 8

**70-604 SZCZECIN**

tel. (0-91) 422 3311

fax (0-91) 422 2900

e-mail: szczecin@nms.org.pl

#### *Oddział w Gdyni*

ul. Śląska 49A

**81-310 GDYNIA**

tel./fax (0-58) 621 8173

e-mail: gdynia@nms.org.pl

#### *Biuro terenowe*

##### *w Świnoujściu*

ul. Jana z Kolna 2

**72-600 ŚWINOUJŚCIE**

tel. (0-91) 327 8908

fax (0-91) 327 8909

e-mail: fisheries@nms.org.pl

ORGANIZACJE  
ZAKŁADOWE  
I MIĘDZYZAKŁADOWE

#### MKZ NSZZ „S” PLO

ul. Śląska 49A

**81-310 GDYNIA**

tel. (0-58) 621 8541

fax (0-58) 661 2035

#### MKZ NSZZ „S” PŻM

ul. Żubrów 6

**71-617 SZCZECIN**

tel. (0-91) 422 8275

fax (0-91) 424 0854

e-mail: pzmsolidarnosc@nms.org.pl

#### MKZ NSZZ „S” „ODRA”

ul. Armii Krajowej 3/11

**72-600 ŚWINOUJŚCIE**

tel./fax (0-91) 327 8849

#### MKZ NSZZ „S” „DALMOR”

ul. Hryniewieckiego 10

**81-340 GDYNIA**

tel. (0-58) 627 6264

fax (0-58) 627 6237

e-mail:

dalmorsolidarnosc@nms.org.pl

#### MKZ NSZZ „S” PŻB S.A.

ul. Portowa 41

**78-100 KOŁOBRZEG**

tel. (0-94) 355 2204

tel./fax (0-94) 352 8258

e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

#### MKZ NSZZ „S”

MORSKICH SŁUŻB

I PRZEDSIĘBIORSTW

RATOWNICZYCH

ul. Hryniewieckiego 10

**81-340 GDYNIA**

tel. (0-58) 660 7616

fax (0-58) 660 7648

#### KZ NSZZ „S”

PRZEDSIĘBIORSTWO

ROBÓT CZERPALNYCH

I PODWODNYCH

ul. Przetoczna 66

**80-702 GDAŃSK**

tel. (0-58) 304 3882

tel. (0-58) 304 3883 w. 237

fax (0-58) 304 3814

INSPEKTORZY  
ITF

#### ADAM MAZURKIEWICZ

ul. Szarotki 8

**70-604 SZCZECIN**

tel./fax (0-91) 423 9330

tel. (0-91) 423 9707

tel. kom. 0-501 539 329

e-mail:

adam\_mazurkiewicz@nms.org.pl

#### ANDRZEJ KOŚCIK

ul. Śląska 49A

**81-310 GDYNIA**

tel./fax (0-58) 661 6053

tel. (0-58) 661 6096

tel. kom. 0-602 233 619

e-mail:

koscik\_andrzej@nms.org.pl

## Nasz klub

Z przyjemnością informujemy, że nasz nowo otwarty klub-czytelnia (przy KSMMiR na ul. Szarotki 8 w Szczecinie) spotyka się z coraz większym zainteresowaniem marynarzy kontraktowych. Wciąż czekamy na propozycje odnośnie informacji, które powinny być w nim dostępne oraz tematyki organizowanych spotkań.



Hol / palarnia

Przypominamy, że w naszym klubie są dostępne:

- spisy armatorów wraz z bazą adresową,
- spis biur pośrednictwa pracy dla marynarzy w Polsce i za granicą,
- wybrane informacje o ubezpieczeniach i podatkach,



Klub / czytelnia

- informacje o kursach i szkoleniach w Polsce i za granicą,
- informacje o systemach ochrony socjalnej w krajach UE i Norwegii,
- przegląd wybranej prasy zagranicznej oraz zbiór ogłoszeń „o pracę” z w/w czasopism,
- informacje dotyczące poszukiwania i podejmowania pierwszej pracy, na co trzeba uważać, aby bezpiecznie wrócić z kontraktu (szczególnie ważne dla studentów AM),
- informacje o wybranych armatorach i flocie do nich należącej,
- możliwość korzystania z internetu.

### PRZYPOMINAMY !!!

W każdy pierwszy **WTOREK** miesiąca,  
o godz. 12.00,  
w naszej siedzibie  
przy ul. Szarotki 8 w Szczecinie,  
odbywają się spotkania członków naszej  
organizacji, na których omawiamy wszystkie  
aktualne sprawy, najważniejsze wydarzenia  
z ostatniego miesiąca oraz propozycje  
odnośnie naszej działalności.  
**Serdecznie ZAPRASZAMY !!!**

**Specjalne Podziękowania**  
**Dla Kapitanów Żeglugi Wielkiej,**  
**Józefa Gawłowicza i Włodzimierza**  
**Grycnera, Prof. St. Mech. Jerzego**  
**Listewnika oraz Akademii Morskiej**  
**w Szczecinie, za udostępnienie**  
**eksponatów marynistycznych do**  
**wystroju naszego klubu-czytelnia.**

KSMMiR

## 30 września 2004 Światowy Dzień Morski

**M**iędzynarodowa Organizacja Morska ustaliła, iż tegorocznym tematem obchodów Światowego Dnia Morskiego, 30 września, będzie Bezpieczeństwo Morskie.



# No right to shore leave?

30 September 2004 – IMO World Maritime Day

### BEZ PRAWA ZEJŚCIA NA LĄD?

Pod takim hasłem przebiegał Światowy Dzień Morski. Marynarze odgrywają kluczową rolę w międzynarodowym transporcie morskim, w związku z tym, iż około 90% całego transportu na świecie odbywa się drogą morską. Dnia 30 września 2004, podczas obchodów Światowego Dnia Morskiego, związki zawodowe marynarzy oraz kompanie żeglugowe, które wspólnie tworzą przemysł żeglugowy, chcą nagłośnić problem ludzi związanych z shippingiem i przekonać, aby instytucję rządowe zezwoliły marynarzom na swobodne poruszanie się w portach.

Kompanie żeglugowe jak i marynarze popierają promocję bezpieczeństwa morskiego, przypominając, głównie Stanom Zjednoczonym, że bezpieczeństwo najlepiej osiągnąć wspólną pracą, a nie poprzez traktowanie marynarzy jako potencjalnych terrorystów.

### SWOBODA MARYNARZY W PORTACH

Podczas Światowego Dnia Morskiego, organizacje związane z przemysłem morskim, chcą zwrócić uwagę na problem światowej żeglugi oraz 1.25 miliona marynarzy pracujących na statkach handlowych operujących w żegludze międzynarodowej.

W związku ze specyfiką pracy na statkach, marynarze są ograniczeni do małej przestrzeni przez kilka, bądź kilkanaście tygodni, dlatego prawo do zejścia na ląd podczas pobytu w porcie jest bardzo ważne dla ich dobrego samopoczucia jak i umiejętności znalezienia się w społeczeństwie.

Wprowadzenie w życie kodu ISPS nadało marynarzom nowe obowiązki oraz umieściło ich na linii frontu w nowym systemie bezpieczeństwa morskiego, walczącego ze światowym terroryzmem. Podczas lipcowego spotkania komitetu IMO, sekretarz generalny zaapelował do instytucji rządowych oraz władz portowych, aby traktowały marynarzy jako partnerów w walce z terroryzmem i umożliwiły im dostęp do obiektów portowych i użyteczności publicznej. Także naszym zdaniem współpraca pomiędzy instytucjami rządowymi, portowymi, związkowymi oraz innymi zrzeszającymi ludzi morza jest bardzo ważna. Nie można pominąć tak dużej grupy społecznej i całkowicie odciąć ją od reszty świata. W każdej grupie zawodowej, wydajność pracy łączy się z jej warunkami oraz formami wypoczynku. Nie można także pominąć rodzin odwiedzających marynarzy na statkach dlatego popieramy stanowisko sekretarza generalnego IMO oraz Międzynarodowej Organizacji Transportowców ITF biorąc udział w akcji planowanej na 30 września, podczas której staraliśmy się nagłośnić w mediach sprawę ograniczenia swobód marynarzy. Aktualne informacje dotyczące akcji można znaleźć na naszej stronie internetowej [www.solidarnosc.nms.org.pl](http://www.solidarnosc.nms.org.pl)

T.L.