



BIULETYN MORSKI

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

NR 1 (35) STYCZEŃ-LUTY-MARZEC 2005

ISSN 1426-1006



Jan Paweł II
1920 - 2005

MOTTO:

Solidarność znaczy jeden i drugi, a skoro brzemię, to brzemię niesione razem, we wspólnocie. A więc nigdy jeden przeciw drugiemu. Jedni przeciw drugim. I nigdy „brzemię” dźwigane przez człowieka samotnie. Bez pomocy drugich. Nie może być walka silniejsza od solidarności.

Jan Paweł II

Smutek i wdzięczność



Odszedł z tego świata następca Świętego Piotra, najważniejszego RYBAKA w dziejach ludzkości.

Był i pozostanie opoką, na której zawsze możemy się oprzeć. Był i pozostanie latarnią morską, wskazującą drogę do przystani zagubionym w burzy i ciemności.

W całym Swoim nauczaniu na pierwszym miejscu stawiał godność Człowieka. Kapitał czy technika jest dla Człowieka a nie odwrotnie.

Zawsze upominał się o najmniejszych, o tych, którym wojny, totalitaryzmy czy wyzysk ekonomiczny odbierają ludzką godność.

Pokazał nam, że nie ma takiej przepaści między ludźmi, której nie może pokonać miłość i szacunek dla innych.

Pierwszym uczuciem na wieść o Jego śmierci były ból i smutek, a później wielka wdzięczność. Za mądrość, odwagę, niezłomność.

Za WOLNOŚĆ. Za „SOLIDARNOŚĆ”.

DZIĘKUJEMY CI OJCZE ŚWIĘTY



Refleksje na tle ostatnich wydarzeń

Uczucie bólu i smutku były pierwszą reakcją na wieść o śmierci Naszego Papieża Jana Pawła II. Dziękujemy Ci Ojciec Święty za drogę którą nam wskazałeś, za mądrość, odwagę, wiarę i niezłomność, za miłość i obudzenie w nas żywego poczucia własnej tożsamości.

„*Nie ma wolności bez Solidarności*” – te słowa skierował do nas Ojciec Święty podczas walki Solidarności o wolność Polski.

„*Nie ma Solidarności bez miłości*” – usłyszeliśmy z jego ust gdy wolność nastąpiła.

W wydanej ostatnio (2005r) książce „Pamięć i tożsamość – rozmowy na przełomie tysiącleci” Jan Paweł II wyjaśnia w sposób pozytywny na czym polega i do czego służy ludzka wolność? Zachęcając do uważnego przeczytania tej książki a zwłaszcza rozdziału zatytułowanego „Wolność jest dla miłości” pozwolę sobie na przytoczenie z niej cyt.:

„*Wolność jest sobą, jest wolnością w takiej mierze, w jakiej jest urzeczywistniana przez prawdę o dobru. Tylko wtedy ona sama jest dobrem. Jeżeli wolność przestaje być związana z prawdą, a uzależnia prawdę od siebie, tworzy logiczne przesłanki, które mają szkodliwe konsekwencje moralne. Ich rozmiary są czasami nieobliczalne. W tym przypadku nadużycie wolności wywołuje reakcję, która przyjmuje postać takiego czy innego systemu totalitarnego. Jest to jedna z form zniszczenia wolności, której skutków doświadczyliśmy w wieku XX i nie tylko.*”

Ojciec Święty, Jan Paweł II w swojej homilii wygłoszonej podczas czwartej pielgrzymki do Polski, nawiązując do ósmego przykazania Dekalogu, wiążącego się z prawdą, która obowiązywać powinna każdego w obcowaniu z innymi i w całym życiu społecznym - „*NIE MÓW FAŁSZYWEGO ŚWIADECTWA*” - powiedział cyt.:

„*Każdy podstęp wobec drugiego człowieka, każda skłonność do używania osoby ludzkiej w charakterze narzędzia, każde używanie słów po to, aby wpływać na nich swoim zgubieniem moralnym, swoim wewnętrznym nieporządkiem – wprowadza w życie atmosferę kłamstwa. Przez wiele lat doświadczyliśmy w wymiarze społecznym, że publicznie nie mówiono prawdy – i nie dopuszczono do jej mówienia. Istnieje przeto wielka potrzeba odkłamania naszego życia w różnych zakresach.*”

Trzeba przywrócić niezastąpione niczym miejsce cnocie prawdomówności. Trzeba, by ona kształtowała życie rodzin, środowisk, społeczeństwa, środków przekazu, kultury, polityki i ekonomii.

Na tle ostatnich wydarzeń w naszej branży, zastanówmy się razem i każdy z osobna nad sensem i celem przekazywanych nam informacji i czy są one świadectwem prawdy czy fałszu.

Człowiek ma prawo do prawdy, pamiętajmy o tym.

Janusz Maciejewicz



SPIS TREŚCI

Smutek i wdzięczność	str. 2
Refleksje na tle ostatnich wydarzeń	str. 3
Od redakcji	str. 4
Wiadomości ze świata	str. 5
Przyszła polityka morska UE	str. 9
Rozważania o związku zawodowym	str. 12
Załoga m/s Nickolaos otrzymuje pieniądze i satysfakcję	str. 15
Bojkot statków skłania armatorów do podpisania układu zbiorowego	str. 16
Akcja Protestacyjna?	str. 17
Zebrań założycielskie	str. 18
Mobilizacja europejskich portowców	str. 19
W naszej sprawie	str. 20
Zespół Trójstronny	str. 21
Marynarski rynek pracy	str. 22
Informacje i komunikaty	str. 24
Gdy grozi nam policja lub inne instytucje	str. 27
Co jest prawdą a co „mitem”	str. 28
Historia i „mity związkowe”	str. 30

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

Drukarnia MISIURO
Gdańsk-Brzeźno, ul. Gdańska 29
tel./fax (58) 342-89-37
342-26-18

e-mail: biuro@misiuro.pl
www.misiuro.pl

Numer zamknięto 11 kwietnia 2005 r.

Od redakcji

Trudno pisać cokolwiek. Smutek, ból, żal jak po stracie najbliższej osoby. Ale przecież tak było. Był dla nas nie tylko jak ojciec, On był Ojcem. Nie tylko dla Polaków. Blisko połowa ludzi na świecie urodziła się w czasie Jego pontyfikatu. Nie znają innego Papieża.

Od 2 kwietnia 2005 roku, godziny 21.37 nasz świat jest inny. Nie wiemy w jakim kierunku będzie się zmieniał. Mamy nadzieje, że na lepsze.

W tym numerze Biuletynu na ten temat tylko kilka refleksji na gorąco. Na pewno w przyszłości niejednokrotnie będziemy wracać do Jego dorobku, wskazówek, rozważań. Nie ma praktycznie dziedziny ludzkiej działalności, na której nie odcisnęłoby się piętno Jego nauk. Jan Paweł II pozostawił nam ogrom swojej mądrości. Czy zechcemy korzystać z tego daru?

W ostatnim czasie było w całej Europie dużo szumu na temat kolejnej propozycji Komisji Europejskiej dotyczącej dyrektywy w sprawie liberalizacji dostępu do usług portowych. Do akcji przeciw projektowi tej dyrektywy włączył się również nasz Związek. Czym ona grozi pracownikom portów, ale również marynarzom piszemy w dwóch artykułach („Mobilizacja europejskich portowców” i „W naszej sprawie”). Przykładem, jak ważna jest współpraca marynarzy i portowców są opisane w dwóch materiałach przypadki akcji zakończonych sukcesem (m/s „Nickolaos” i „Bojkot statków ...”). Aby kolejne akcje mogły się zakończyć sukcesem, trzeba je zorganizować „z głową”. Jak to robić - piszemy w artykule „Akcja protestacyjna?”

Działalność związku zawodowego nie kończy się na poszczególnych interwencjach czy akcjach. Działamy tam gdzie tworzą się ramy prawne czy organizacyjne mogące mieć wpływ na sprawy leżące w kręgu naszych zainteresowań. Polecamy artykuł dotyczący prac Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

Często - jak w każdej działalności publicznej - nieprecyzyjny obieg informacji powoduje powstawanie domysłów, plotek i „mitów”. Staramy się wyjaśniać nieporozumienia czy rozwiewać „mity”. O takich mitach piszemy w dwóch artykułach: „Co jest prawdą a co mitem” oraz „Historia i mity związkowe”.

Często marynarze są ofiarami oszustów, oferujących nie istniejącą pracę. Kolejne ostrzeżenie o nowym oszustwie drukujemy za ITF w dziale „Wiadomości ze świata”. Temat „kryminalizacji” marynarzy poruszaliśmy już niejednokrotnie. W tym numerze Biuletynu drukujemy porady, jak zachować się i jakie mamy prawa gdy na statek wchodzi policja czy inne uprawnione do tego władze.

To główne tematy, jakie poruszamy w tym wydaniu Biuletynu Morskiego. Życzymy milej lektury.

Redakcja „Biuletynu Morskiego”

Wiadomości ze świata

SPOTKANIE BORG - MITROPOULOS

26 stycznia 2005 roku w siedzibie głównej Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) spotkali się Komisarz Joe Borg (odpowiedzialny za rybołówstwo i sprawy morskie) oraz Sekretarz Generalny IMO Efthifimios Mitropoulos. Celem spotkania było przedyskutowanie spraw będących w kręgu zainteresowania zarówno IMO jak i Komisji Europejskiej. Spotkanie zainicjował Sekretarz Generalny IMO natychmiast po wyborze nowego Komisarza.

Obaj panowie chcą nawiązać dobre stosunki robocze, których celem jest lepsze służeńie społecznościom morskim z punktu widzenia zarówno Komisji Europejskiej jak i IMO. Spotkania takie odbywają się z innymi komisarzami, których zakres odpowiedzialności przynajmniej częściowo dotyczy spraw związanych z morzem.



(foto - archiwum)

W trakcie spotkania Efthifimios Mitropoulos przedstawił prace IMO w zakresie standardów bezpieczeństwa pracy, bezpieczeństwa załóg i statków i ochrony środowiska morskiego, w tym w szczególności bezpieczeństwa pracy na statkach rybackich i szkolenia załóg tych statków.

Częste śmiertelne wypadki na statkach rybackich były bodźcem dla opracowania przez IMO dwóch podstawowych dokumentów. Pierwszy z nich to „protokół z Torremolinos” z roku 1993 ustalający ramowe standardy bezpieczeństwa pracy na statkach rybackich, natomiast drugi to konwencja międzynarodowa z roku 1995 w sprawie szkolenia, certyfikacji i pełnienia wacht przez załogi statków rybackich (STCW-F). Oba dokumenty są jeszcze w trakcie procesu ratyfikacji. Zdaniem Efthifimiosa Mitropoulosa ratyfikacja tych dwóch dokumentów przez państwa członkowskie Unii Europejskiej mogłaby znacząco przyspieszyć proces ich wejścia w życie i zastosowanie na świecie.

Joe Borg zgadzając się z Sekretarzem Generalnym IMO, że takie instrumenty są bardzo ważne dodał, że dotychczasowe fundusze strukturalne dostępne dla państw członkowskich UE wspomagają prace zmierzające do poprawy bezpieczeństwa pracy na statkach rybackich. Stwierdził również, że wzrasta świadomość konieczności zogniskowania wysiłków na poprawę bezpieczeństwa i szkolenia. Proponowany na lata 2007 - 2013 Europejski Fundusz Rybołówstwa będzie również wykorzystywany dla tych celów.

Joe Borg poinformował również o zaangażowaniu komisarzy, mających w zakresie swych kompetencji sprawy związane choćby częściowo z morzem, w rozpoczynające się prace nad stworzeniem przyszłej morskiej polityki Unii Europejskiej. Stwierdził, że w tym kontekście przyjmujemy z zadowoleniem każde działania IMO mogące pomóc w tych pracach.

Podczas spotkania skupiano się również na sprawach ochrony środowiska morskiego i wrażliwości zasobów rybnych, włączając w to konieczność ratyfikowania i wprowadzenia w życie najnowszych konwencji międzynarodowych przyjętych przez IMO i dotyczących ochrony środowiska. Są to:

- przyjęta w roku 2001 konwencja w sprawie kontroli systemów przeciw zanieczyszczeniowym;
- przyjęta w roku 2004 konwencja w sprawie kontroli i zarządzania okrętowymi wodami balastowymi i osadami.

Obaj panowie zgodzili się, że istnieje potrzeba stosowania się do istniejących standardów międzynarodowych oraz w przyszłości globalna harmonizacja tych standardów.

Spotkanie było pożyteczne i potwierdziło pragnienie obu stron do kontynuowania i poszerzenia istniejącej współpracy między Komisją Europejską i IMO tak, aby sprawy bezpieczeństwa pracy, bezpieczeństwa statków i załóg oraz ochrony środowiska były realizowane w taki sposób, aby można było osiągnąć wspólne korzyści.

(hs - na podstawie: IMO press briefings)

UE POMAGA OFIAROM TSUNAMI

Katastrofalne w skutkach tsunami, które wdarło się na wybrzeża niektórych krajów Azji Południowo - Wschodniej 26 grudnia 2004 roku, dotknęło w tragiczny sposób prawie wszystkie dziedziny życia w tym rejonie. Poza gigantyczną liczbą, ponad 150 tysięcy, śmiertelnych ofiar prawie całkowitemu zniszczeniu uległa gospodarka tych krajów w wielu sektorach. Do pomocy udzielanej ofiarom katastrofy włącza się również Unia Europejska. Jedną z dziedzin, którymi zajęła się UE jest pomoc przy odbudowie rybołówstwa na terenach dotkniętych przez tsunami.

Wiadomości...

W ramach jednego z funduszy strukturalnych, tzw. FIFG (finansowe instrumenty sterowania rybołówstwem), rybacy zarejestrowani w krajach unijnych mogą otrzymywać rekompensaty finansowe za złomowanie swych kutrów i wycofanie się z działalności połowowej. Warunkiem otrzymania takiej rekompensaty, jest fizyczne złomowanie sprawnego, będącego w eksploatacji kutra.

Komisja Europejska podjęła decyzję o tymczasowej modyfikacji tych zasad. W ich wyniku, sprawne kutry przeznaczone do złomowania będą mogły być przekazywane nieodpłatnie do państw w rejonach katastrofy, bez utraty prawa do rekompensaty za złomowanie przez dotychczasowych właścicieli. Koszty transportu tych kutrów, które ze względu na odległość od Europy są niebagatelne, również zostaną pokryte z funduszy unijnych.

Propozycje Komisji zakładają, że będą to statki o długości nie przekraczającej 12 metrów, w wieku między 5 a 20 lat, posiadające zdolności połowowe i w pełni wyposażone. Przekazywanie statków do poszkodowanych rejonów powinno się zakończyć do dnia 30 czerwca 2006 roku.

(hs)

NOWE ZASADY DOTYCZĄCE RYBOŁÓWSTWA NA BAŁTYKU

W dniu 14 marca 2005 roku Komisja Europejska przedstawiła propozycję usprawnienia i zaktualizowania zasad dotyczących rybołówstwa na Morzu Bałtyckim. Celem tej propozycji jest utworzenie zbioru prostszych i bardziej zharmonizowanych zasad, ułatwiających pracę zarówno rybakom, którzy muszą ich przestrzegać, jak i inspektorom rybołówstwa, którzy kontrolują ich przestrzeganie.

Do tej pory rybołówstwem w tym regionie zarządzano w ramach Międzynarodowej Komisji Rybołówstwa Morza Bałtyckiego (IBSFC), która po poszerzeniu Unii Europejskiej od maja 2004 roku liczy praktycznie tylko dwóch członków: Unię Europejską i Federację Rosyjską. Planuje się więc zastąpienie dotychczasowych rokowań w ramach IBSFC negocjacjami dwustronnymi. Łączenie zasad IBSFC z zasadami Unii Europejskiej niepotrzebnie skomplikowało sytuację. Większość zasad ustalono w ramach wielostronnych umów z IBSFC i z tego powodu pewna ich liczba jest niepotrzebnie skomplikowana. Ponadto istnieją też zasady unijne, które zostały przyjęte osobno. Co więcej, w wyniku rozszerzenia UE powstał również szereg nowych zasad.

Komisja Europejska proponuje więc, w miarę możliwości, prostszy i bardziej ujednoczony zbiór zasad, w którym na przykład zmniejszy się liczbę kategorii sprzętu połowowego, zharmonizuje się daty okre-

sów ochronnych czy minimalne wielkości wylądunku ryb. Proponowane rozporządzenie obowiązywało by od dnia 1 stycznia 2006 roku, kiedy UE nie będzie już związana zasadami IBSFC. UE będzie oczywiście na bieżąco informować Rosję i konsultować z nią proponowane środki.

Komisarz Joe Borg powiedział: „*Ta propozycja jest wynikiem bardzo intensywnych konsultacji z sektorem rybołówstwa, Państwami Członkowskimi i organizacjami pozarządowymi. Współpraca ta okazała się szczególnie cenna w przypadku skomplikowanych i ściśle technicznych zasad. Będziemy kontynuować te dyskusje, aby zadbać o jak najlepsze stosowanie różnych środków w celu osiągnięcia zrównoważonych połowów na Bałtyku.*”

Na Morzu Bałtyckim, głównymi gatunkami, które podlegają ustalaniu tzw. TAC (łączne dopuszczalne połowy) to: śledź, szprot, dorsz, łosoś i gładzica.

(hs – na podstawie: EU Press Releases)

SPOTKANIA KOMISARZY Z WŁADZAMI ETF

7 lutego 2005 roku, Przewodniczący Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) Wilhelm Haberzettl i Sekretarz Generalny ET Doro Zinke spotkali się z komisarzem Barrotem odpowiedzialnym za transport i jednocześnie wiceprzewodniczącym Komisji Europejskiej. Podczas spotkania podnoszono następujące kwestie:

- brak wymiaru społecznego polityki transportowej;
- sektorowy dialog społeczny;
- wpływ poszerzenia UE;
- służby publiczne.



(foto - archiwum)

Wiceprzewodniczący Komisji zgodził się na następne spotkanie, planowane w marcu, podczas którego przedyskutowanych zostanie więcej spraw szczegółowych, oraz w którym wezmą udział również przedstawiciele poszczególnych sekcji ETF.

W dniu 17 lutego 2005 roku Sekretarz Generalny ETF Doro Zinke oraz przewodniczący Sekcji Rybackiej Peter Sand Mortensen spotkali się z Komisarzem Joe

Borgiem, odpowiedzialnym za rybołówstwo i sprawy morskie. Podczas spotkania przedstawiciele ETF przedstawili komisarzowi stanowisko europejskich społeczności rybackich dotyczące działań w ramach Wspólnej Polityki Rybackiej, a w szczególności brak wymiaru społecznego tej polityki oraz nieadekwatne włączenie pracowników najemnych i ich reprezentacji w unijne procesy konsultacyjne. Poruszano również konieczność stworzenia narzędzi zwiększających bezpieczeństwo w sektorze rybackim, włączając w to odpowiednie szkolenia jak i również programy zwalczania bezrobocia i ochrony załóg pływających.



(foto - archiwum)

Innym, ważnym tematem poruszonym w rozmowach była dyskutowana właśnie w Radzie i Parlamencie Europejskim propozycja Europejskiego Funduszu Rybackiego. ETF silnie akcentuje potrzebę poparcia ze strony partnerów społecznych, jeśli proponowane narzędzia, mające konsekwencje społeczno – ekonomiczne mają być skuteczne. Celem winno być zarządzanie nakładem połowowym i poprawa warunków pracy i życia tych, którzy pozostają w sektorze. ETF popiera również ideę wspólnego spotkania z partnerami społecznymi, mającego na celu identyfikację ewentualnych punktów wspólnych, związanych z wprowadzeniem efektywnych narzędzi społeczno – ekonomicznych.

W dyskusji poruszano również sprawy wpływu zanieczyszczeń środowiska morskiego na żywe zasoby morza, importu ryb i produktów rybnych z krajów trzecich oraz trwałość działalności rybackiej.

Na zakończenie komisarz Borg potwierdził swoją wolę aktywnego uczestnictwa w dyskusji w ramach powołanej grupy do spraw przygotowania zielonej księgi w sprawie polityki morskiej UE i włączenia do niej wymiaru społecznego.

(hs – na podstawie: ETF Press Area)

ITF OSTRZEGA - KOLEJNI OSZUŚCI

ITF ostrzega wszystkich szukających pracy na statkach lub platformach wydobywczych ropę naftową przed oszustami, którzy mają w Nigerii nowe centrum oszukańczego oferowania za pieniądze nie istniejącej pracy. Ich zwyczajowy trik to żądanie od aplikanta 10% pierwszej miesięcznej wypłaty na fikcyjnym statku, który akurat stoi w Port Harcourt w Nigerii, gdzie powinny być wpłacone pieniądze. Sekretarz Generalny ITF David Cockroft przypomina, że jest to naruszenie przepisów konwencji MOP Nr 179, którą Nigeria podpisała.

Liczba takich „przekrętów” ciągle rośnie, a od wielu lat żaden z oszustów nie został ukarany za swoją przestępczą działalność, która dotyka przecież najbiedniejszych, bo bez pracy, ludzi.

Zgodnie z badaniami ITF w ostatnich sześciu miesiącach pojawiła się nowa organizacja nazywająca się „Swift Consulting UK, 1st Floor, Furness House, 53 Brighton Road, Redhill, Surrey, RH1 6PZ. Telefon +44 7040118143. Osoba rekrutująca Alan Smith”. ITF stanowczo stwierdza, że nie ma takiej firmy pod wskazanym adresem. Dzwoniący do mówiącego zachodnio – afrykańskim akcentem Alana Smitha są proszeni o przysłanie swoich marynarskich świadectw i obiecuje im się natychmiastową pracę pod warunkiem wpłacenia kwoty 350,- USD. Pieniądze te mają być wpłacone za pośrednictwem Western Union lub innym przekazem do Port Harcourt, na nazwisko pana Okechukwu Emeka, przedstawianego jako księgowego firmy „Ideal Travel Agency, Inc of Nigeria”. Ostatnio ITF kontaktował się marynarzami z Egiptu, Polski i Rosji pytających o tą firmę. Wszyscy otrzymali informację od „Swift Consulting UK” oferującą im pracę na nie istniejących statkach „Queen Ridge” i „Sea Goddess”.

Jedna z ofert dotyczyła statku „Lucy Frontier” z płacą 3500,- USD miesięcznie i żądaniem przedpłaty w wysokości 350,- USD. E-mail został podpisany przez „Mike Obi, Mannig Manager, Haddow Maritime Africa, 8yh – 10th Floor, Supabod Building, Azikiwe Road, Port Harcourt, Nigeria, Tel. +23484480320”. Nazwisko Mike Obi i statek „Lucy Frontier” pojawiają się przy innej oszukańczej operacji „Agent Africa Nigeria”, która używa strony internetowej www.agentafrica.xaper.com do oszukiwania poszukujących pracy. Na tej stronie podany jest adres: „#3 Onne Road, G.R.A, Port Harcourt, Rivers State, 50001 Nigeria, Tel: 08027609549, fax: 084237536, e-mail: annig@xaper.com”. Po raz pierwszy ITF ostrzegł już przed tą firmą we wrześniu 2004 roku.

W swoim komentarzu David Cockroft, Sekretarz Generalny ITF stwierdza między innymi: „Dotychczas, przy braku jakichkolwiek działań policyjnych robimy co możemy aby upubliczniać te wstrętne oszustwa tak szyb-

Wiadomości...

↳ *ko jak to możliwe poprzez ich nazywanie i pokazywanie metod ich realizacji. Jednakże jak widać na przykładzie nigeryjskim, przestępcy używają wiele nazw, adresów e-mailowych ... decydują się na ukrywanie swych biur na stronach internetowych pod skrzynkami pocztowymi lub poprzez rozgałęzienia działań. W konsekwencji mamy mało możliwości działań, jednak ostrzegamy każdego poszukującego pracy czy mającego kontakt z ofertami pracy przed jakimkolwiek żądaniem opłat w dowolnej formie.”*

(hs – na podstawie: ITF Press Area)

SEKTOROWY DIALOG W UE

Kolejne spotkania sektorowego Komitetu Dialogu Społecznego w sektorze rybołówstwa oraz Komitetu Doradczego ds. Rybołówstwa i Akwakultury odbyły się w Brukseli 1 lutego i 10 marca 2005 roku. W obu spotkaniach brał udział przedstawiciel naszej Sekcji.

Komitet Dialogu Społecznego dyskutował trzy główne tematy. Pierwszym z nich było osiągnięcie wspólnego stanowiska partnerów społecznych (pracodawcy i pracownicy) w sprawie przedstawionego przez Komisję projektu tzw. Europejskiego Funduszu Rybackiego (EFR). Jako jeden z funduszy strukturalnych (mających wspierać Wspólną Politykę Rybacką) od początku roku 2007 zastąpi on dotychczas istniejący fundusz pod nazwą Finansowe Instrumenty Sterowania Rybołówstwem. Zmiana zasad finansowego wspierania rybołówstwa wynika z przyjętej w roku 2004 zreformowanej wspólnej polityki Unii Europejskiej w sektorze rybołówstwa i akwakultury.

Kolejnym tematem była ocena postępu prac nad projektem REFOPE. Ma on na celu stworzenie internetowej bazy danych o ośrodkach szkoleniowych w zakresie rybołówstwa. Konsekwencją tego będzie ujednoczenie poziomu kwalifikacji załóg statków rybackich a w przyszłości w wydadni sposób ułatwi stworzenie wspólnych kryteriów wydawania certyfikatów kwalifikacyjnych co pozwoli na uniknięcie konieczności potwierdzania dyplomów uzyskanych w różnych krajach.

Omawiano również ważność dialogu społecznego i drogach jego realizacji oraz problemy jakie napotyka się w nowych krajach UE. Dyskutowano przyczyny praktycznego braku takiego dialogu i możliwościach pomocy w jego wdrożeniu.

Podczas obrad Komitetu Doradczego skupiano się głównie nad ustaleniem jednolitego stanowiska w sprawie projektu Europejskiego Funduszu Rybackiego. Po przedyskutowaniu poprawek zgłoszonych zarówno przez

organizacje pracodawców jak i pracowników oraz organizacji pozarządowych działających w obszarze ochrony środowiska i organizacji konsumenckich każdą poprawkę kolejno przyjmowano, odrzucano lub modyfikowano. Po przyjęciu poprawek stanowisko Komitetu przyjęto jednogłośnie.

W czasie posiedzenia przedstawiciel Dyrekcji Generalnej ds. Rybołówstwa i Spraw Morskich przedstawił aktualne tematy, nad którymi prowadzone są prace w Dyrekcji.

H.S.

USA NADAL OSTROŻNE

Sekretarz Generalny IMO, Efthimios Mitropoulos, 15 stycznia spotkał się z Sekretarzem Bezpieczeństwa Narodowego USA, Tomem Ridge'm.

Dyskusja obu Panów dotyczyła głównie bezpieczeństwa morskiego. Efthimios Mitropoulos odniósł się do prac nad nowymi dokumentami tożsamości wykonanych wspólnie przez IMO i ILO (Międzynarodowa Organizacja Pracy) oraz zaznaczył, iż marynarze powinni być traktowani jako partnerzy w zachowaniu bezpieczeństwa, a w związku z tym należy im umożliwić zejście na ląd w każdym porcie. Dokumentem umożliwiającym bezproblemowe poruszanie się marynarzy we wszystkich portach świata jest marynarski dokument tożsamości. W reakcji Sekretarz Bezpieczeństwa Narodowego USA wyraził swoje zaniepokojenie możliwością fałszowania marynarskich dokumentów tożsamości. Zaznaczył także, iż USA dążą do przyspieszenia procesu potwierdzania i weryfikacji dokumentów tożsamości, oraz prześle problemy poruszone podczas spotkania po powrocie do Waszyngtonu. Sekretarz Generalny IMO namawiał USA do dalszych działań oraz działań w podnoszeniu bezpieczeństwa morskiego na całym świecie.

T.L.



(foto - M. Kumiszczka)

Przyszła polityka morska UE

POTRZEBA POLITYKI MORSKIEJ

Zakres naszej działalności ekonomicznej i rekreacyjnej związanej z morzami i oceanami szybko wzrasta. Wśród tej działalności można wymienić między innymi: transport morski, rybołówstwo, akwakulturę, wydobywanie gazu i ropy naftowej, używanie energii wiatru i pływów, produkcja stoczniowa, turystyka i badania morskie. W przyszłości najprawdopodobniej będzie rozwijała się eksploatacja innych zasobów morskich nieożywionych (np. minerały) jak i żywych (związanych z biotechnologiami). Oceany i morza stanowią bardzo istotną część naszego życia społecznego i kulturalnego.



Olbrzymia skala mórz i oceanów powoduje, że tradycyjnie postrzegane są one jako niewyczerpane źródło bogactwa. Nasza eksploatacja mórz i oceanów jest głównie ograniczana jedynie przez stopień rozwoju techniki i siły elementów natury. Jednakże szybki postęp techniki i wzrost populacji w rejonach nadbrzeżnych stwarza dodatkową presję na dostępne zasoby, szczególnie związane z rybołówstwem, transportem, żegluga rekreacyjną i eksploatacją gazu i ropy naftowej jak również na środowisko morskie jako takie.

Dostępne narzędzia zarządzania dotyczą jedynie poszczególnych dziedzin działalności. Takie rozczłonkowanie między różnego rodzaju polityki stwarza trudności w zrozumieniu potencjalnego wpływu jednej dziedziny na drugą i ewentualne konflikty między nimi. Celem powinno być więc zastąpienie indywidualnego podejścia do mórz i oceanów podejściem zintegrowanym. Właśnie takie zintegrowane podejście jest sednem jakiegokolwiek przyszłej polityki morskiej.

KONIECZNOŚĆ PODEJŚCIA ZINTEGROWANEGO

Jeśli spojrzymy na obszary nadbrzeżne widzimy wzrost konkurencji lub czasem konflikty w dostępie do terenów. Każdy rodzaj działalności ma wpływ na pozostałe. Na przykład budowa czy rozbudowa portów i przystani jachtowych, kotwiczowiska basenów hodowlanych ryb lub krabów, budowa elektrowni wiatrowych mają wpływ na przykład na zasoby rybne gdy uszkodzone są wylęgarnie lub jakość wody wokół nich pogarsza się. Taki rozwój może również zmniejszać przestrzeń dostępną dla działalności rekreacyjnej, co z kolei ma wpływ na ekonomiczne i społeczne aspekty w regionie.

Wiercenia dna morskiego lub wypadki w żegludze, szczególnie dotyczące tankowców mogą doprowadzić do zanieczyszczenia morza i wybrzeży wpływając na faunę i florę na wiele lat. Fakt, że ponad 80 % zanieczyszczeń morza pochodzi z lądowej działalności człowieka jasno pokazuje, że problemy mórz i oceanów nie mogą dłużej być postrzegane osobno w izolacji od lądów czy atmosfery.

Wszystko to dowodzi konieczności postrzegania każdej działalności związanej z morzem w sposób zintegrowany.

POLITYKA MORSKA A UNIA EUROPEJSKA

Dlaczego Unia Europejska powinna mieć własną politykę morską? Istnieje ku temu wiele powodów, a wśród nich:

- Unia jest otoczona przez cztery morza i dwa oceany. Takie problemy jak ochrona środowiska, transport czy bezpieczeństwo nie znają granic administracyjnych na lądzie jak również na morzu. Tego typu problemy muszą więc być rozwiązywane również na poziomie Wspólnoty;
- polityki mające wpływ na działalność związaną z morzem (rybołówstwo, ochrona środowiska, transport, bezpieczeństwo na morzu, badania, polityka przemysłowa itp.) mają silną podstawę prawną w Traktatach tworzących Unię Europejską i zostały istotnie rozwinięte w ostatnich latach;
- ochrona morskiego ekosystemu i zasobów rybnych w wodach unijnych nie mogą być domeną poszczególnych państw członkowskich, gdyż ryby, ekosystem czy zanieczyszczenia nie znają granic administracyjnych;
- transport morski jest kluczowym ogniwem w łańcuchu handlu, który jest krwiobiegiem Europy.

Przyszła polityka...



Koszty ochrony środowiska w transporcie samochodowym dodatkowo podnoszą wartość transportu morskiego. Fakty te w połączeniu z przeniesieniem działalności przemysłowej poza granice Europy, stawiają główne wyzwanie dla europejskiej ekonomii, portów i transportu morskiego;



Poniżej przedstawiamy kilka faktów, które pomogą zrozumieć ważność morza dla Unii:

- dwadzieścia państw członkowskich posiada wybrzeża morskie. Po wejściu do Unii Rumunii i Bułgarii, granice UE sięgną również Morza Czarnego;
- linia brzegowa dwudziestu państw UE ma długość prawie 70 000 km, czyli siedmiokrotnie dłuższą niż Stany Zjednoczone i cztery razy dłuższą niż Rosja;
- w morskich regionach Unii Europejskiej (w odległości mniejszej niż 50 km od morza) żyje prawie połowa mieszkańców UE, i wytwarza się w nich około 40% unijnego produktu narodowego brutto;

- przemysł stoczniowy, rybołówstwo i związane z nimi usługi zatrudniają dwa i pół miliona osób;
- powierzchnia mórz będąca pod jurysdykcją państw członkowskich jest większa niż ich powierzchnia lądowa, a uwzględniając terytoria zamorskie, powierzchnia mórz Unii Europejskiej jest największa na świecie.

Biorąc to wszystko pod uwagę, jasną staje się konieczność opracowania spójnej polityki morskiej całej Unii Europejskiej. Działania już zostały rozpoczęte.

ROZPOCZĘCIE KONSULTACJI

W dniu 2 marca 2005 roku Komisja Europejska ogłosiła decyzję o rozpoczęciu konsultacji na temat przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej. W komunikacie ogłoszonym wspólnie przez Przewodniczącego Komisji Jose Manuela Barroso oraz komisarza Joe Borga (rybołówstwo i sprawy morskie) przedstawiono powody wystąpienia z taką inicjatywą. Podkreślono istotne znaczenie morza dla naszego utrzymania i dobrobytu oraz wpływ jego potencjału na wzrost gospodarczy. Trwałe wykorzystanie tego potencjału stanowi dla nas wielkie wyzwanie.

Zintegrowane podejście pomogłoby uniknąć konfliktów i zapewnić jak najlepsze współdziałania między różnymi projektami związanymi z morzem w celu pobudzenia potencjału gospodarczego i lepszej ochrony środowiska. Zachęciłoby to również wszystkie zainteresowane strony do większego zaangażowania i traktowania morza jako pewnej całości jak również do zrozumienia konsekwencji, jakie mają dla niego różnego typu działania.

Utworzono grupę zadaniową, składającą się z komisarzy odpowiedzialnych za polityki związane z morzem. Grupa ta pod przewodnictwem komisarza Joe Borga przygotowuje z konsultacji dokument w postaci „zielonej księgi” na temat przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej. Opublikowanie tego dokumentu, przewidziane na pierwszą połowę 2006 roku rozpocznie szerokie, formalne konsultacje dotyczące możliwych rozwiązań w zakresie polityki morskiej UE. Komisja Europejska zbada następnie wszystkie wnioski wynikające z tych konsultacji i określi kształt, jaki powinna przyjąć nowa polityka, zanim rozpocznie przygotowania propozycji w tej dziedzinie.

Przewodniczący Barroso powiedział: „Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość Europy zakotwiczone są w morzach i oceanach. Tylko pod warunkiem, że zatroszczymy się o morza i oceany, będą mogły one służyć nam i następnym pokoleniom. Polityka morska UE może pomóc uwolnić ogromny europejski potencjał w zakresie wzrostu gospodarczego, chroniąc jednocześnie środowisko morskie. Dzięki odpowiedzialnej gospodarce naszymi

mi wspólnymi zasobami morskimi, morza i oceany pozostaną w przyszłości dla wszystkich w Europie źródłem dobrobytu i przyjemności.”

„Polityka morska pomoże nam określić, skoordynować i wdrożyć w ramach Unii środki związane z morzem w taki sposób, aby uzyskać optymalne gospodarcze i rekreacyjne korzyści z morza w bardziej demokratyczny i trwały sposób. Bardzo się cieszę, że będę pracować nad tym ekscytującym projektem z moimi współpracownikami oraz z zainteresowanymi podmiotami sektora publicznego i prywatnego” – powiedział komisarz Borg.

Przewodniczący Barroso zwrócił się do Joe Borga o „sterowanie nową grupą zadaniową”. Zaangażowani w te prace są następujący komisarze: Günter Verheugen (odpowiedzialny za przedsiębiorstwa i przemysł), Jacques Barrot (transport), Stavros Dimas (środowisko), Danuta Hübner (polityka regionalna), Janez Potocnik (nauka i badania) oraz Andris Pieblags (energia). Również inni komisarze mogą zostać poproszeni o udział w dyskusjach, jeśli będą one związane z zagadnieniami wchodzącymi w zakres ich kompetencji. Przy sporządzaniu dokumentu z konsultacji potrzebna będzie też specjalistyczna wiedza z różnych obszarów polityki i dziedzin techniki.

JAKA POLITYKA MORSKA W POLSCE

Unia Europejska dostrzegła potrzebę stworzenia spójnej, zintegrowanej polityki morskiej. W tej sytuacji nie sposób oprzeć się smutnym refleksjom.

Od wielu lat mówi się o ważności gospodarki morskiej nie tylko dla gospodarki kraju. Trudno przecenić kulturotwórcze i cywilizacyjne znaczenie morza dla społeczeństw mających do niego dostęp. Morze to również obecność polskiej bandery na całym świecie, to obecność Polski w różnych międzynarodowych organizacjach zajmujących się morzem i oceanami, to po prostu nasza obecność w świecie. Niby wszyscy o tym wiedzą i nic się nie robi.

Pozbyliśmy się praktycznie rybołówstwa dalekomorskiego. Podobno to się nie opłacało i łowiska dalekomorskie są zbyt daleko położone od naszego kraju. Dlaczego więc floty rybackie Hiszpanii, Francji czy Portugalii łowią na wodach Afrykańskich, Oceanu Indyjskiego czy wodach Australii, Nowej Zelandii czy Kanady? Dlaczego statki rybackie Japonii, Chin czy Korei można spotykać na Południowym Atlantyku czy Morzu Ochockim? Im się opłaca?

Polscy armatorzy przeflagowują statki do egzotycznych państw pod tzw. „tanie bandery”. Biało-czerwona już nie łąpoce na wszystkich morzach i oceanach. Jednak większość floty europejskiej pływa pod banderami narodowymi. Unia Europejska podejmuje działania aby stan ten wydatnie poprawić. Państwa tradycyj-



nie związane z morzem dostrzegły korzyści z ograniczenia stosowania „wygodnych bander”. A nasi rządzący tylko o tym mówią - i to dość mętnie - i nie podejmują żadnych kroków. Nie opracowano nawet spójnego programu działań.

Na całym świecie trwa koniunktura w przemyśle budowy statków. Stocznie zarabiają i przynoszą zyski. A nasze stocznie przynoszą w tym samym czasie straty. Politycy od wielu lat mówią o konieczności odbudowy polskiego przemysłu stoczniowego. Jaki tego efekt? Jeden z naszych sztandarowych sektorów przemysłowych, z którego produkcji mogliśmy być dumni we wszystkich zakątkach globu chyli się ku upadkowi przy biernej postawie kolejnych ekip rządzących.

Niedawno obchodziliśmy 85 rocznicę zaślubin z morzem. Z tej okazji Sejm Rzeczypospolitej Polskiej przyjął okolicznościową uchwałę, w której czytamy o ważności morza w życiu i gospodarce kraju. Podjęto uchwałę, odfajkowano rocznicę i jak zwykle na tym koniec.

Ech, łąza się w oku kręci.

H.S. (foto - archiwum)

Rozważania o związku zawodowym

Ilu polskich marynarzy pracuje na międzynarodowym rynku pracy? Niezwykle trudno jest odpowiedzieć jednoznacznie na to pytanie. Państwo polskie nie prowadzi oficjalnych statystyk, nie jest prowadzona żadna centralna lista marynarzy. Nieoficjalnie podawane są liczby pomiędzy 25 a 35 tysięcy. Maksymalnie 20 procent to marynarze, którzy znajdują miejsca pracy w polskich przedsiębiorstwach armatorskich. Przygniatająca większość to marynarze z rynku otwartego, zatrudnieni u armatorów zagranicznych.

Ilu z nich należy do afiliowanych w ITF związków zawodowych. To już łatwiej ustalić, chociażby na podstawie corocznie składanych do ITF deklaracji członkowskich. Maksymalna liczba członków związków to około 15 tysięcy. Tak więc, w zależności od założonej ogólnej liczby wszystkich marynarzy do polskich związków zawodowych należy od 30 do 50 procent ogółu zatrudnionych.



Tyle suche cyfry. Te można jakoś wyliczyć. Trudniej jest na pewno odpowiedzieć na pytanie, dlaczego nie wszyscy, lub przynajmniej prawie wszyscy nie należą do związku. Niepoprawny optymista powie zapewne, że te 30-50 procent to i tak masowa przynależność w porównaniu ze średnią krajową dla innych grup zawodowych. Ale jest to przecież bardzo niewiele w porównaniu z większością krajów Europy Zachodniej, w niektórych z

nich, przede wszystkim w Skandynawii uzwiązkowienie u marynarzy to prawie 100 procent. Przyczyn tego zjawiska jest zapewne wiele i nie ma jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie.

Jedną z przyczyn może być przekonanie, że związki w Polsce są nie dość silne i niezbyt skutecznie bronią one interesów naszej grupy zawodowej. Na czym polega zatem owa skuteczność związku. Generalnie działalność każdego związku sprowadza się, lub powinna się sprowadzać, do zabezpieczenia miejsc pracy i godnych warunków jej wykonywania dla pracowników zrzeszonych w organizacji. Zabezpieczenie miejsc pracy w polskich przedsiębiorstwach jest stosunkowo łatwiejsze od tego samego zadania na otwartym rynku. Również sami marynarze bardziej utożsamiają się z polskim przedsiębiorstwem niż z pracodawcą zagranicznym. Dlatego być może procent uzwiązkowienia w polskich firmach jest średnio dwukrotnie wyższy niż wśród marynarzy zatrudnionych u armatorów zewnętrznych. Czy zatem owa niska skuteczność związku jest prawdą. Myślę, że ta opinia jest nieco krzywdząca. W końcu związek zawodowy zrobił bardzo dużo, szczególnie w ostatnim gorącym okresie przed akcesją Polski do Unii Europejskiej i zaraz po tym fakcie, kiedy zabezpieczone zostały miejsca pracy dla polskich marynarzy na kilku kluczowych rynkach, między innymi norweskim i holenderskim. Olbrzymia większość członków związków, a przynajmniej członków NSZZ „Solidarność” pracuje na statkach, gdzie obowiązują ITF-owskie układy zbiorowe. Wielu marynarzy nie docenia czasami, jak ważny jest taki układ i jak ciężko jest doprowadzić do jego zawarcia, zapewniam jednak, że gorszy czy lepszy (a to jaki jest układ zależy od wielu czynników, również od zachowania samych załóg), to jednak istnienie układu jest kluczowe w sytuacjach kryzysowych dla załóg.

Nie należy zapominać również o jednym ważnym elemencie działalności związku. Skuteczność jego działania i możliwości wpływania na zachodzące procesy zależy od ilości marynarzy, których związek zawodowy reprezentuje. Przy niskim procencie uzwiązkowienia łatwo o zarzut ze strony przeciwnej: rządów i pracodawców, że związek nie jest reprezentatywny i nie reprezentuje opinii i stanowisk ogółu zatrudnionych. Dlatego ci marynarze, którzy z różnych powodów pozostają poza organizacją związkową w rzeczywistości osłabiają ruch związkowy i to jest generalna przyczyna zarzucanej niskiej skuteczności. W ten sposób marynarze sami wbijają sobie nóż w plecy stawiając się na słabej pozycji. Masowy związek zawodowy, świadomy swojej siły

łatwiej może wyrażać swoje żądania i łatwiej może je egzekwować. Warunkiem skutecznego realizowania celów związku jest więc jego masowość oraz pełne zrozumienie i zaufanie pomiędzy tzw. władzą lub jak kto woli przywództwem i członkami związku. Zwykle, szeregowi członkowie związku muszą mieć pewność, że wybrani przez nich przedstawiciele realizują ich wolę, ale z drugiej strony tzw. władza powinna móc zawsze liczyć na to, że członkowie związku poprą masowo działania podejmowane w ich imieniu.

Problemem powszechnym w Polsce jest, że wynegocjowane przez związek lepsze warunki zatrudnienia są dobrodziejstwem nie tylko dla członków organizacji. Korzystają z nich również ci marynarze, którzy świadomie lub z innych przyczyn do związku nie należą. Może to powodować pewną frustrację u tych regularnie płacących składki, że nie są uprzywilejowani w stosunku do tych, którzy składek nie płacą. Niestety, póki co, takie jest w Polsce prawo. Trochę inaczej jest na statkach tzw. tanich bander, gdzie układ zbiorowy został zawarty z armatorem statku. W takiej sytuacji związek obciąża składką całą załogę, lub składka jest opłacana przez armatora. W końcu z dobrodziejstwa układu zbiorowego, wynegocjowanego z niemałym często trudem, w wyniku różnych działań, korzystają wszyscy członkowie załogi.

Jednym z argumentów przemawiających za przystąpieniem do związku może być to, że członkowie organizacji mają wpływ na decyzje związku. Pozostający poza jego szeregami, siłą rzeczy są takiego wpływu pozbawieni. Niektórym ten argument może wydać się błahy, ale wydaje się on bardzo istotnym. Kto lubi, kiedy decyzje mające wpływ na jego interesy są podejmowane bez jego udziału. W skrajnych sytuacjach mniejszość podejmuje decyzję, mającą wpływ na wszystkich. Warto się zastanowić, czy chcemy aby tak właśnie było. Czy nie lepiej zapisując się do związku wziąć swój los w swoje ręce, a nie bezwolnie pozostawić go w cudzych.

Pewną niedogodnością w całym polskim ruchu związkowym, jest jego rozdrobnienie. W przypadku marynarzy o ich względy walczą cztery związki afiliowane w ITF oraz kilka innych pozostających poza międzynarodowym ruchem związkowym. Zwolennicy liberalizmu i wolnej konkurencji powiedzą, że to dobrze, bo w takich warunkach jest to z korzyścią dla marynarzy. Niestety, w polskich warunkach, jest to guzik prawda. Warunkiem koniecznym skutecznej działalności i walki o poprawę warunków pracy jest wspólnota interesów i jedność celów. Niestety priorytety poszczególnych związków zawodowych są tak dalece rozbieżne, że trudno wypracować jednolity system wspólnej pracy. Nie od dziś wiadomo, że pracodawcom generalnie, a armatorom w szczególności, wcale nie zależy na silnym partnerze związkowym. W zasadzie zależy im

na takim partnerze, który interesami marynarzy słabo się interesuje. Jeżeli jeden lub nawet dwa związki forsują wysokie wynagrodzenia i godziwe warunki zatrudnienia, a ktoś inny powie, że zadowolony się połową tych żądań, to kogo armator wybierze sobie jako partnera? Pytanie czysto retoryczne. Jeżeli dwa związki ustalają wspólną strategię negocjacji i solennie sobie obiecują, że pewnych ustaleń będą się trzymać, a potem w ostatniej chwili jeden z nich przyjmuje bez walki dyktat pracodawcy i podpisuje byle co, to w jakiej sytuacji stawia drugi związek, który na tak kiepskie warunki się nie zgadza. Dlatego marynarze powinni bacznie przyglądać się działalności poszczególnych związków, obserwować efekty działalności i zapisywać się tam, gdzie ich interesy są najlepiej reprezentowane a ich prawa najskuteczniej bronią.



Prawa negocjacyjne powinny należeć do tych organizacji związkowych, które autentycznie reprezentują interesy pracownicze. Jeżeli na statku X większość marynarzy należy do związku Y, to związek Z, chociażby był ulubieńcem pracodawcy, praw negocjacyjnych powinien być pozbawiony. Generalną zasadą jest, że pracodawca – armator – traktuje związek jako zło konieczne. Jeżeli jest mu potrzebny, z różnych względów, lub został do współpracy zmuszony siłą, to się z nim układa i negocjuje. Jeżeli zasada reprezentatywności jest naruszona, to armator wybiera partnera najsłabszego, takiego, który nie narobi mu problemów. A tak przecież być nie powinno. Czy będzie inaczej, zależy jednak od nas samych. Od tego czy interesu-

Rozważania...

◁ jemy się, co robią dla nas poszczególne organizacje i czy rzetelnie nas reprezentują. Powinniśmy być bardzo czujni, gdy pracodawcy zaczynają chwalić jeden związek, a ganić inny. Często pracodawcy próbują pokazać pracownikom, że jeden związek jest cacy, a drugi be. W takich sytuacjach, prawie na pewno, ten dobry dla pracodawcy związek nie jest dobry dla pracowników. Tylko świadoma reakcja marynarzy na takie działania i zapisywanie się do takich organizacji związkowych, które autentycznie bronią naszych praw spowoduje ich umocnienie a w rezultacie osłabienie tych, którzy z działalności związkowej uczynili sposób na wygodne życie. Tylko w ten sposób może się dokonać przełom w działalności związkowej w Polsce i tylko w ten sposób może zadziałać mechanizm konkurencji związkowej.

Mamy w Polsce do czynienia z pewnym faktem socjologicznym polegającym na wręcz chorobliwej awersji obywateli do angażowania się w cokolwiek. Nie chodzimy na wybory, kontestujemy każdy objaw działalności publicznej, nie reagujemy na chuligańskie wybryki wyrostków na naszych osiedlach, w tramwajach, autobusach i pociągach. Nie protestujemy przeciwko sprzedaży alkoholu nieletnim, udajemy, że nie widzimy, gdy schorowanej staruszce złodziejaszek wrywa torebkę. Nie zapisujemy się w końcu do żadnych organizacji, krótko mówiąc mamy wszystko w głębokim poważaniu. A z drugiej strony narzekamy powszechnie, że sprawy w Polsce idą w złym kierunku. Nic się jednak nie zmienia na lepsze, jeżeli sami będziemy stali obojętnie z boku. Nadal ci sami skompromitowani politycy będą wybierani głosami mniejszości aby rządzić większością, nadal na ulicach będzie się panoszyć chamstwo i drobna przestępczość, nadal nasze dzieci będą mogły kupić alkohol, papierosy i narkotyki. A my nadal będziemy narzekać. Nadal niektórzy pracodawcy będą bezkarnie stosować wyzysk, obniżać i nie wypłacać wynagrodzenia, nadal niektóre związki i ich działacze będą bronić firm i prezesów przed pracownikami. I to się nie zmieni dopóki sami nie zareagujemy i nie weźmiemy spraw w swoje ręce.

Celowo w tym artykule nie powiedziano ani słowa o finansowej stronie przynależności związkowej. O żadnych zapomogach, refundacjach za wczasy i kolonie, o żadnych dofinansowaniach kursów. To wszystko jest oczywiście ważne, ale nie najważniejsze. Najważniejsze jest świadome podjęcie decyzji, że nasz los jako pracowników – marynarzy będzie taki, jaki sami sobie zgotujemy. I albo, kierując się poczuciem wspólnoty interesów, zorganizujemy się i wszyscy razem zaprotestujemy przeciwko złu, wyzyskowi i wynaturzeniom, albo dalej będziemy narzekać, jak to zwykle Polacy czynią.



Wielokrotnie w rozmowach z marynarzami przeżywa się tęsknota za silnym związkiem zawodowym. Ileż to razy słucha się opinii o działalności związków w Skandynawii czy w innych krajach. Z podziwem marynarze mówią o bojkotach statków i innych spektakularnych akcjach związkowych. Jednak z drugiej strony nader rzadko zadają pytanie, skąd się bierze taka niewiarygodna wprost skuteczność. Otóż bierze się ona ze stuprocentowej przynależności do związku. Jest wprost niewyobrażalne w tych krajach, aby pracownik najemny nie należał do związku. W wielu krajach związki wprost blokują pracodawcom możliwość zatrudnienia niezorganizowanych pracowników i posiadają olbrzymi wpływ na warunki pracy swoich członków. Moim zdaniem model skandynawski jest wzorcem, do którego powinniśmy dążyć również w Polsce. Sami jednak wiemy, jak daleko nam do tego modelu. Czas w Polsce odbudować wspólnotę interesów i solidarność pracowników, która powstała przecież w latach 80-tych wraz z powstaniem pierwszej „Solidarności”. Czas odbudować społeczeństwo obywatelskie, które gdzieś zagubione czeka na reinkarnację. Czas najwyższy, aby wszyscy pracownicy w Polsce, w tym marynarze, upomnieli się o swoje prawa. To takie proste, że aż za proste. Często proste rozwiązania tak trudno wdrożyć w życie.

(red – foto archiwum)

Załoga m/s Nickolaos otrzymuje pieniądze i satysfakcję

Rosyjska załoga greckiego frachtowca pod panamską banderą zwróciła się z morza do polskiego ITF z prośbą o pomoc w odzyskaniu 3 miesięcznych wynagrodzeń. Dodatkowo marynarze skarżyli się, że ich umowy o pracę nie są przestrzegane, a wynagrodzenia niższe od tych, przewidzianych ITF-owskim układem zbiorowym. Po zbadaniu sprawy okazało się że grecki armator jest recydywistą w procederze oszukiwania załogi i był już wielokrotnie upominany przez inspektorów ITF, a w Tallinie oraz Nowym Orleanie zmuszony do wypłaty różnic w wynagrodzeniach. Niezrażony porażkami jednak dalej kontynuował oszustwa, ale tylko do czasu, czyli do zawinięcia statku do Szczecina.

w Grecji o konieczności wypłaty, przekazano kalkulację zaległości i zażądano wypłaty w gotówce w obecności inspektora ITF. O sytuacji poinformowano również agenta statku. Wszystko było właściwie przygotowane na półto-rej doby przed dojściem statku na redę Świnoujścia.

Sytuację dodatkowo komplikował fakt planowanej wymiany w Szczecinie załogi rosyjskiej na ukraińską oraz to, że statek był planowany do remontu w Stoczni Gryfia. Aby uniknąć prawdopodobnego konfliktu dwóch załóg, oraz problemów natury sanitarnej na wypadek pobytu na statku dwóch załóg wystąpiono do zarządu stoczni, agenta oraz Straży Granicznej o wstrzymanie wymiany załogi do czasu pełnego zaspokojenia jej roszczeń.

Dzięki zrozumieniu, jakie dla problemu załogi okazali zarówno agent jak i funkcjonariusze Straży Granicznej udało się uniknąć konfliktu. Już dzień przed zawinięciem szczeciński ITF został powiadomiony przez przedstawiciela armatora, którym był superintendent techniczny, że wszystkie pieniądze są już na koncie agenta i w dniu następnym załoga zostanie spłacona. Tą informację za chwilę potwierdził agent.

Następnego dnia pieniądze zostały dostarczone na statek a załoga całkowicie spłacona w kwocie 52,145.00 dolarów w obecności inspektora ITF. Po zebraniu dokumentów związanych ze sprawą akcją zakończono podpisaniem przez armatora listu zabezpieczającego załogę. Duże znaczenie dla pomyślnego zakończenia roszczenia miała z pewnością bardzo przyjazna postawa agenta statku oraz pełne zrozumienie dla problemu funkcjonariuszy Granicznego Punktu Kontrolnego Straży Granicznej w porcie Szczecin. To na pewno pomogło przekonać armatora do szybkiego i uczciwego zakończenia sporu.

A.M.



Zaalarmowany przez załogę oraz przez inspektora ITF z Islandii tutejszy inspektorat, po zgromadzeniu wszystkich potrzebnych dokumentów i informacji dokonał wyliczenia zaległości placowych na kwotę ponad 52,000 dolarów. Natychmiast powiadomiono armatora

Szczeciński Inspektorat ITF składa, w imieniu własnym oraz rosyjskiej załogi statku m/s „Nickolaos”, serdeczne podziękowania Morskiej Agencji w Szczecinie oraz Funkcjonariuszom GPK SG Port Szczecin za wszelką pomoc i zrozumienie, które okazali w czasie interwencji ITF na statku m/s „Nickolaos”.

Bojkot statków skłania armatorów do podpisania układu zbiorowego

Dopiero bojkot statku bandery cypryjskiej m/v Alexander przez duńskich dokerów w porcie Aarhus skłonił szczyńskiego armatora Euroafrica do zawarcia akceptowanego przez ITF układu zbiorowego pracy. Zanim doszło do bojkotu, związek bezskutecznie przez ponad pół roku próbował negocjować z armatorem układy zbiorowe, konsekwentnie i z wyrachowaniem wypowiediane przez właścicieli poszczególnych statków na przestrzeni 2004 roku. Zapewne armator doszedł do wniosku, że w ogóle nie potrzebuje układu. Z tego błędu wyprowadzili go duńscy portowcy z Aarhus, którzy gdy dowiedzieli się że statek nie ma ITF-owskiego układu zbiorowego po prostu zeszli z burty i zapowiedzieli, że powrócą dopiero po jego podpisaniu. W rezultacie trwającego trzy dni bojkotu podpisano standardowy układ zbiorowy ITF z datą 18 sierpnia 2004 (6 miesięcy wstecz), a obecna i poprzednia załoga statku otrzymała zaległe wynagrodzenia w łącznej kwocie ponad 200,000 dolarów, armator wypłacił również zaległe tzw. elementy funduszowe z 4 statków za okres obowiązywania wypowiedzianych układów zbiorowych. Po zakończeniu akcji w Danii Euroafrica zgodziła się podpisać układ zbiorowy typu TCC na statki Rubin, Agat i Szczecin z Krajową Sekcją Morską NSZZ „Solidarność”, na zupełnie przyzwoitym poziomie, na szczęście

bez żadnych elementów funduszowych, tylko żywa gotówka dla marynarzy.

Z kolei w niemieckim porcie Rostock dokerzy przez pięć dni bojkotowali należący do polskiego armatora Pol-Euro z Gdyni statek bandery Belize Poleuro 1, dawny Chełm. Armator ten, w całości należący do rządowej Agencji Rozwoju Przemysłu, cieszy się zasłużoną złą sławą wśród polskich marynarzy z powodu wymiany polskiej załogi nieoficerskiej na Hindusów z płacą około 400 dolarów miesięcznie i, oczywiście, próbował uprawiać żeglugę bez ITF-owskiego układu zbiorowego, lub, jak kto woli, „zapomniał” go odnowić przez ponad pół roku. W wyniku bojkotu nie tylko ten statek, ale również następny należący do tego armatora, został pokryty układem zbiorowym typu Uniform.

Te dwa przykłady skutecznej akcji portowców dowodzą, że niebezpiecznie jest nie mieć układu zbiorowego. Drugi przykład dowodzi również, że wymiana załogi na teoretycznie tańszą finansowo nie popłaca. Oba przykłady pokazują również, że tak naprawdę tylko groźba bojkotu jest skutecznym argumentem w sporze z nieprzekonanymi armatorami, którzy związki zawodowe traktują jak zło konieczne.

A.M. (foto – archiwum)



Akcja protestacyjna? Najpierw to przeczytaj!

Najważniejszym celem politycznym ITF jest całkowite zwalczenie zjawiska tanich bander i powrót statków pod bandery narodowe. Jednakże w swej codziennej działalności, poprzez międzynarodową sieć inspektorów i afiliowanych związków zawodowych, ITF poświęca swoje siły i pomaga marynarzom zatrudnionym na statkach tanich bander (FOC) w uzyskaniu godnych płac i właściwego układu zbiorowego pracy. Jest cały wachlarz metod i strategii pozwalających osiągnąć te cele – od bojkotu dokerów poprzez protest załogi aż do zajęcia sądowego statku w wyniku procedury prawnej.

Różne systemy prawne w różnych państwach i portach czynią niemożliwym wyjaśnienie, jaką akcję najlepiej podjąć w danej chwili - ponieważ różne akcje właściwe w jednym porcie mogą okazać się niewłaściwe w innym.



Co marynarze powinni uczynić na samym początku? Przede wszystkim nie powinni działać na własną rękę, ale w każdym przypadku szukać kontaktu z lokalnym przedstawicielem ITF. ITF jest ogólnoświatową federacją związków zawodowych transportowców i możesz znaleźć kontakty z biurami ITF i Inspektorami w większości portów Świata. ITF wydaje podręczne książeczki "Message to Seafarers", które zawierają adresy i numery kontaktowe reprezentantów ITF na całym Świecie. Możesz otrzymać tą książeczkę w każdym biurze związku zawodowego afiliowanego w ITF. Nigdy nie wybieraj się w morze bez tej ważnej dla Ciebie publikacji. Adresy i szczegóły kontaktowe możesz również odnaleźć w internecie otwierając stronę www.itf.org.uk. Musisz pamiętać o tym, że jeżeli jesteś daleko od domu, Twój związek zawodowy nie może wiele dla Ciebie zrobić. Musisz polegać na sobie i szukać kontaktu z inspektorem lub lokalnym związkiem w porcie zawinięcia. Zanim podejmiesz

jakąkolwiek akcję, skontaktuj się w pierwszej kolejności z podanymi w wymienionej publikacji przedstawicielami w celu uzyskania porady.

W niektórych krajach prawo właściwie działa przeciwko Tobie i Twoim kolegom z załogi. W takim przypadku lokalny przedstawiciel ITF wyjaśni Wam, jakie kroki najlepiej podjąć aby zapewnić pożądane efekty. W niektórych krajach w ogóle nie ma inspektorów ITF ani afiliowanych związków zawodowych. W takiej sytuacji należy zastanowić się nad sensem podejmowania akcji protestacyjnej. Wtedy być może lepiej jest poczekać z podjęciem protestu do czasu zawinięcia statku do bardziej cywilizowanego portu.

W większości krajów kluczem do wygrania sporu jest akcja protestacyjna załogi. W zależności od wskazówek jakie otrzymacie od lokalnych przedstawicieli ITF, jeżeli Ty i Twoi koledzy podejmiecie akcję, zostanie ona wsparta przez lokalne związki i powstanie realna szansa na zwycięstwo. W niektórych krajach czasami lepiej nie nazywać akcji protestacyjnej strajkiem. Po prostu załoga odmawia wszelkich czynności komercyjnych związanych z manipulowaniem ładunkiem dopóki nie zostaną zaspokojone jej słuszne roszczenia. Zawsze jednak należy pamiętać o zapewnieniu bezpieczeństwa statku, sprawnego funkcjonowania mechanizmów i zabezpieczeniu się przed awariami lub wyciekami paliwa czy oleju. Wtedy nikt Wam nie zarzuci zaniedbań, a władze portowe i inne instytucje zapewne podejną do Waszego problemu z większym zrozumieniem.

Pamiętajcie, że Waszym największym atutem i najsilniejszą kartą przetargową w sporze z armatorem jest ładunek. Dopóki go kontrolujecie i nie dopuścicie do jego uszkodzenia lub utraty, szansa na wypłatę wynagrodzeń jest bardzo duża. Wam, jako załodze jest kompletnie obojętne, kto zapłaci. Nie dopuszczając do opróżnienia statku z ładunku istnieje duże prawdopodobieństwo, że spłacą Was czarterujący lub odbiorca ładunku. Jak się potem rozliczą z armatorem, to już nie jest Wasz problem.

Wielu marynarzy jest zastraszone przed podjęciem akcji. Będziecie mieli przeciwko sobie nie tylko armatora statku, również niektórzy agenci portowi mogą być przeciwko Wam. Macie jednak prawo do protestu w wielu krajach tak długo, jak długo statek stoi w porcie. W momencie, gdy jesteście w morzu akcja protestacyjna może być potraktowana jako bunt!

Na początku stulecia wiele krajów uważało akcję strajkową w porcie również jako bunt! Jednakże dzisiaj nasze prawa są dużo lepsze, ale musicie zawsze sprawdzić

Akcja...

↳ w swoim związku zawodowym lub w ITF zanim cokolwiek zrobicie, aby nie postawić siebie w złej sytuacji.

Twój związek lub inspektor ITF z przyjemnością wyjaśni Ci, jak zorganizować protest załogi - o ile będzie to rzeczywiście właściwe działanie w danym momencie. Pamiętajcie, że klucz do zwycięstwa jest w waszych rękach. W wielu portach dokerzy mogą odmówić obsługi statku, jeżeli dotrze do nich informacja, że armator krzywdzi załogę. Jednakże związki zawodowe dokerów też obserwują, czy załoga jest gotowa sama walczyć o swoje prawa.

W czasie trwania protestu absolutnie konieczne jest zachowanie dyscypliny, spokoju i jedności. Zawsze podczas akcji protestacyjnej, gdy w grę wchodzi duże pieniądze i rozbieżne interesy, załoga będzie poddawana olbrzymiej presji. Pamiętajcie jednak, że prawo do protestu, czy to w celu odzyskania wynagrodzeń, czy też w celu wywalczenia układu zbiorowego, jest fundamentalnym prawem człowieka, w wielu krajach gwarantowanym przez prawo i

konstytucję. Niedopuszczalnym błędem jest, gdy po podjęciu akcji, i w czasie jej trwania załoga, pod wpływem namów pracodawcy, zmienia zdanie i odstępuje od protestu. W taki sposób możecie utracić zaufanie tych, którzy Was wspierali i trudno już będzie uzyskać wsparcie w innym porcie.

Niektórzy inspektorzy ITF i związki zawodowe mogą zapytać, czy członkowie załogi występujący o pomoc należą w kraju zamieszkania do afiliowanego przy ITF związku zawodowego. Nie powinniście się dziwić takim pytaniami. W końcu inspektor ITF jest także związkowcem i czasami trudno mu uwierzyć, że załoga prosi go o pomoc, a sama do żadnego związku nie należy. Dlaczego miałby wtedy poświęcać swój czas i związkowe pieniądze na pomoc ludziom, którzy nie wspierają międzynarodowego ruchu związkowego?

Cokolwiek zamierzacie zrobić, nie zapominajcie przed podjęciem działań porozmawiać z lokalnym przedstawicielem ITF. Pracując razem możemy wygrać batalię o marynarską sprawiedliwość i nasze podstawowe prawa.

A.M. - foto archiwum

Zebranie założycielskie

Dnia 24 lutego odbyło się zebranie założycielskie podstawowej organizacji NSZZ „Solidarność”, podczas którego została podjęta decyzja o zarejestrowaniu w Zarządzie Regionu NSZZ „Solidarność” Pomorza Zachodniego organizacji dla marynarzy „kontraktowych”. Od tego dnia mamy już własną nazwę *MiędzYZakładowa Organizacja Polskich Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”*. Ponieważ członkowie organizacji mają miejsce zamieszkania w różnych regionach Polski, a pracują u różnych najczęściej zagranicznych pracodawców (stąd w nazwie międzYZakładowa), terenem działania nowo powstałej organizacji jest terytorium całego kraju. W sytuacji, gdy większość polskich armatorów żeglugowych i rybackich pada lub rozdziela się ogromna większość polskich marynarzy pracuje u armatorów zagranicznych bez jakiegokolwiek ochrony związkowej.

Wszyscy marynarze, którzy od roku 2002 wypełnili deklarację do Tymczasowej Organizacji dla Marynarzy Kontraktowych przy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność zostają automatycznie członkami MiędzYZakładowej Organizacji Polskich

Marynarzy i Rybaków. W zebraniu wzięło udział 17 osób, które wybrały Tymczasową Komisję MiędzYZakładową, w której skład wchodzi:

- Janusz Maciejewicz - Przewodniczący
- Tymoteusz Listewnik - Vice Przewodniczący
- Jarosław Pajewski - Członek
- Bogdan Daćko - Członek
- Jerzy Rzuczkowski - Członek

Zadaniem Komisji Tymczasowej jest dopełnienie wszystkich formalności związanych z rejestracją nowej organizacji, oraz doprowadzenie do wyborów jej władz.

Zapraszamy wszystkich marynarzy, którzy nie mają stałego zatrudnienia u polskich armatorów do wstępowania w nasze szeregi. Zapewniamy ochronę, pomoc i doradztwo w razie wypadku na statku. Pomagamy finansowo marynarzom, którzy ponoszą koszty związane z kursami wymaganymi przez konwencję STCW i innymi podnoszącymi kwalifikacje w postaci ich częściowej refundacji jak i zasiłków statutowych. Staramy się, aby wizerunek polskiego marynarza w świecie był jak najlepszy.

Nie zwlekaj - przyłącz się do nas.

T.L.

Mobilizacja europejskich portowców

Pracownicy portowi w krajach Unii Europejskiej mobilizują się w proteście przeciwko kolejnej próbie ograniczenia ich praw i przywilejów przez Komisję Europejską. Komisja Europejska, z uporem godnym lepszej sprawy, po raz drugi forsuje projekt wprowadzenia w życie dyrektywy o swobodnym dostępie do usług portowych. Jak już pisaliśmy w poprzednim wydaniu B.M., projekt dyrektywy zakłada wykonywanie prac przeładunkowych przy użyciu załóg statków oraz przez niewykwalifikowanych pracowników spoza funkcjonujących dotychczas w portach firm zatrudniających wysoko wykwalifikowanych dokerów, a więc pełną swobodę w doborze siły roboczej.

Zagrożenie dla portowców jest oczywiste. Mogą utracić pracę na rzecz przypadkowo najętych do pracy ludzi „z ulicy”. Słabo wykwalifikowanych i nisko wynagradzanych doraźnych pracowników. Może to mieć negatywny wpływ na jakość i bezpieczeństwo pracy w porcie, a pośrednio również na bezpieczeństwo ładunku. Pracę mogą im również odebrać sami marynarze.

Dla marynarzy projekt dyrektywy oznacza zwiększoną ilość obowiązków i przemęczenie. Być może niektórzy chwilowo ucieszą się dodatkowymi pieniędzmi za przeładunki. Ale, jak znamy życie, będą to śmieszne wynagrodzenia, które nie zrekompensują w żaden sposób zwiększonego wymiaru czasu pracy i wynikającego z tego przemęczenia. Niektórzy armatorzy mogą zatrudniać tzw. mobilne grupy składające się z marynarzy, które będą przemieszczać się z portu do portu w celu wykonywania operacji ładunkowych, odbierając w ten sposób pracę pracownikom portowym.

Przeciwko takiemu projektowi dyrektywy już protestują pracownicy portowi i związki zawodowe portowców afiliowane w ITF i ETF. Najprawdopodobniej protesty mogą przybrać bardziej gwałtowny charakter, niż to miało miejsce przed dwoma laty. Po tamtych protestach pierwsza próba wdrożenia dyrektywy zakończyła się fiaskiem.

Projekt dyrektywy jest bowiem bardzo zły. I tak do końca nie wiadomo, komu miałby służyć. Nikt ze środowiska skupionego wokół portów go nie chce. Nie chcą go portowcy, nie chcą go związki zawodowe, nie podoba się on zarządom portów, firmom stevedorskim, czy w końcu pilotom morskim. Na usta ciśnie się zatem pytanie, komu ma to służyć. Ano, ma to służyć niektórym armatorom liniowym, którym nie podoba się obecna sytuacja i chcieliby oni obniżenia kosztów obsługi statków w portach europejskich. Na czele lobby

armatorskiego stoi firma armatorska Grimaldi, której szef, będący jednocześnie przewodniczącym Stowarzyszenia Armatorów Unii Europejskiej (ECSA), pała wręcz chorobliwą nienawiścią do europejskich portowców nazywając ich uprzywilejowanymi i zbyt wysoko opłacanymi.

W protesty przeciwko projektowi dyrektywy włączyli się aktywnie polscy pracownicy portowi i reprezentująca ich, afiliowana w ITF, portowa „Solidarność”. Polskich pracowników portowych wsparła Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i polscy inspektorzy ITF. Kampania europejska przeciwko dyrektywie zaczyna wkraczać w decydującą fazę. Z inicjatywy belgijskich związków zawodowych powstała witryna internetowa (www.pp2stop.org), gdzie każdy, nie tylko doker, może podpisać petycję przeciwko dyrektywie.



Wśród polskich portowców kolportowana jest przez zakładowe organizacje NSZZ „Solidarność” odezwa wzywająca do protestu. Odezwę tą podpisali przewodniczący wszystkich komisji zakładowych i międzyzakładowych działających w polskich portach, Sekcji Krajowej Portów Morskich, Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków oraz Inspektorzy ITF. Jest ona adresowana do portowców, ale każdy, kto chce zaprotestować przeciwko pomysłom KE może odwiedzić tę stronę i podpisać petycję. W szczególności apelujemy o to do wszystkich polskich marynarzy, aby wsparli swoich kolegów z portów i podpisywali petycję. W końcu portowcy są dla marynarzy walczących o swoje prawa często ostatnią deską ratunku a ich wsparcie decydujące. Dlatego żaden marynarz nie powinien pozostać obojętny wobec tego zagrożenia, zwłaszcza, że jemu też chcą dołożyć pracy i to zapewne za darmo.

A.M. (foto - M. Kumiszczka)

W naszej sprawie

W trosce o bezpieczeństwo marynarzy zawijających do portów UE, które może być naruszone nową Dyrektywą w sprawie dostępu do usług portowych COM (2004) 654 final, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność wystosowała protest do wszystkich polskich Posłów do Parlamentu Europejskiego:

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność z wielkim żalem i zaniepokojeniem przyjęła do wiadomości, iż Komisja Europejska ponownie przedstawiła skorygowaną wersję poprzedniej Dyrektywy Dostępu do Usług Portowych. Pomimo dokonanej korekty, nowa propozycja nadal jest nie do przyjęcia przez marynarzy oraz pracowników portu, ze względu na to, iż kluczowe założenia z poprzedniej wersji zostały zachowane.

Założenia nowej propozycji są niejasne i dogmatyczne. Udowadniają, iż pominięto specyficzne potrzeby sektora portowego oraz nie uzgodniono proponowanych zmian z osobami bezpośrednio nimi zainteresowanymi, czyli portowcami i marynarzami.

Wszelkie prace portowe powinny być wykonywane przez dobrze wyszkolonych pracowników portowych. Niestety nowa propozycja Dyrektywy umożliwia w aspekcie żeglugi bliskiego zasięgu, aby prace ładunkowe były wykonywane przez załogi statkowe.

Bezpieczeństwo i dobro marynarzy zostało całkowicie pominięte przy ustalaniu nowej propozycji Dyrektywy. Marynarze, a w szczególności pracujący na małych jednostkach, na których załoga jest zazwyczaj mniejsza, są narażeni na znaczne przemęczenie. Zwiększenie załogom zakresu obowiązków biorąc pod uwagę coraz to większe zagęszczenie ruchu w strefach przybrzeżnych staje się jeszcze większym zagrożeniem dla nas wszystkich. Ilość oficerów, którzy zasnęli na nocnych wachtach nawigacyjnych świadczy o tym, iż problem przemęczenia jest bardzo istotny. Jest mocno nieodpowiedzialnym, patrząc z punktu bezpieczeństwa morskiego, aby wymagać od załóg morskich dodatkowych prac ładunkowych. Dodatkowe obowiązki, które zostały nałożone na marynarzy w lipcu 2004 roku, wraz z wprowadzeniem kodeksu ISPS związanego z podniesieniem bezpieczeństwa morskiego, już dały się odczuć załogom na statkach. Ponowne zwiększenie obowiązków marynarzy poprzez scedowanie na nich dodatkowej pracy w porcie znacznie wystawi na niebezpieczeństwo całą żeglugę oraz wiele istnień ludzkich.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność wraz z innymi organizacjami zrzeszającymi marynarzy i dokerów, afiliowanymi w Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu ITF oraz Eu-

ropejskiej Federacji Pracowników Transportu ETF, podejmie wszelkie kroki, aby nowy tekst Dyrektywy Portowej nie został zaakceptowany przez Parlament Europejski. Przy podejmowaniu tak ważnych decyzji należy wykazać szczególną ostrożność, aby nikogo nie narażić na niebezpieczeństwo, a na szczególną uwagę zasługuje właśnie transport morski i odpowiedzialność za miliony ton przewożonego ładunku. Prosimy wszystkich o zachowanie rozwagi i przeciwstawienie się nowej propozycji Dyrektywy Portowej.

Przewodniczący
Janusz Maciejewicz

W odpowiedzi na nasz protest otrzymaliśmy kilka piśmiennych odpowiedzi z klubów parlamentarnych.

Dziękuję za e-mail pragnę zapewnić, że poinformujemy odpowiedzialnych za te kwestie posłów z ramienia naszej partii, którzy w odpowiednich komisjach parlamentarnych zajmą odpowiednie stanowisko.

Serdecznie pozdrawiam,
Assistant to Jerzy Buzek

Dziękuję za informacje o stanowisku Pana Związku odnośnie nowej „dyrektywy portowej” Unii Europejskiej. W pełni popieram Państwa rację. Zamierzam tę sprawę poruszyć na forum Parlamentu Europejskiego w Strasburgu w końcu lutego lub na początku marca.

Z wyrazami szacunku
Ryszard Czarnecki
Deputowany do Parlamentu Europejskiego

Bardzo dziękujemy za przesłane przez Państwa do Biura Poselskiego Stanisława Jałowieckiego informacje dotyczące dyrektywy portowej. Zawarte w piśmie uwagi stanowią dla nas ważne wskazówki, które z pewnością zostaną wzięte pod uwagę, tak aby niekorzystne zapisy nie znalazły się w owej dyrektywie.

Z poważaniem
Biuro Poselskie
Posła do Parlamentu Europejskiego
Dr Stanisława Jałowieckiego

Także spora część marynarzy będących członkami naszego związku otrzymała APEL o podobnej treści z prośbą o wsparcie akcji zapoczątkowanej przez belgijskie związki zawodowe, poprzez złożenie podpisu na petycji przeciwko nowej dyrektywie. Wszystkim, którzy oddali głosy dziękujemy w imieniu pozostałych marynarzy oraz dokerów z krajów UE.

T.L.

Zespół trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

W dniu 11 stycznia 2005 roku w Warszawie odbyło się kolejne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Program spotkania poza sprawami proceduralnymi przewidywał:

- przedstawienie przez Ministerstwo Infrastruktury końcowej propozycji „Założeń nowej regulacji zatrudnienia i pracy na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności”;
- omówienie przedstawionych przez partnerów społecznych uwag dotyczących analizy przyczyn przeflagowywania polskich statków pod tanie bandery;
- omówienie materiału uzupełniającego dotyczącego nadzoru nad majątkiem państwowym polskich państwowych przedsiębiorstw armatorskich;
- warunki zatrudnienia polskich marynarzy na statkach armatorów Unii Europejskiej.

Departament Transportu Morskiego w Ministerstwie Infrastruktury przedstawił propozycję zakończenia dyskusji nad założeniami nowej regulacji prawnej w zakresie zatrudnienia i pracy na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności. W świetle toczących się w Międzynarodowej Organizacji Pracy prac nad nową, skonsolidowaną konwencją o warunkach pracy na morzu, zarówno założenia jak i powstały w ubiegłym roku w Ministerstwie Infrastruktury wstępny projekt stosownej ustawy będą wymagały gruntownego przepracowania. Ze względu na skomplikowaną materię spraw, zaproponowano powołanie grupy roboczej w skład której wchodziłyby przedstawiciele resortów Infrastruktury, Finansów, Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Polityki Społecznej, Gospodarki i Pracy jak również przedstawiciele pracodawców i pracowników.

Opinia strony związkowej Zespołu dotycząca przedstawionej przez Rząd analizy przyczyn i skutków przeflagowania statków pod tanie bandery była bardzo krytyczna. Zwracano uwagę, że w wielu miejscach jest ona sprzeczna i nielogiczna. Zwrócono uwagę na niepokojące zjawisko, że skutki przeflagowania statków uznane jako pozytywne dla armatorów są często niekorzystne dla pracowników i ogólnie pojętej gospodarki państwa. Na przykład zmniejszenie zatrudnienia obniża koszty armatorów, ale zwiększa bezrobocie.

Strona związkowa skrytykowała również dokumenty przedstawione przez stronę rządową dotyczące analizy prawidłowości nadzoru nad majątkiem państwowym polskich państwowych przedsiębiorstw armatorskich. Naszym zdaniem analiza ta wykonana została w sposób chaotyczny i jej celem głównym było udowod-

nienie, że Ministerstwo Skarbu Państwa nie przekroczyło prawa. Naszym zdaniem odpowiedzialność za bałagan i za system umożliwiający wyprowadzanie majątku państwowego poza granice kraju bez żadnej kontroli ze strony właściciela, ponoszą kolejne Rządy i kolejni Ministrowie Skarbu Państwa.

Podczas spotkania poruszano również sprawy warunków zatrudnienia polskich marynarzy na statkach pływających pod banderami krajów Unii Europejskiej. Głównym problemem jest obowiązek stosowania - z dniem wejścia Polski do UE - przepisów unijnych dotyczących ubezpieczeń społecznych. Powoduje to wzrost kosztów zatrudnienia polskich marynarzy, ze względu na obowiązek opłacania składek na te ubezpieczenia za wszystkich pracowników, obywateli państw członkowskich UE. Generalna zasada stanowi, że marynarze podlegają przepisom dotyczącym ubezpieczeń społecznych obowiązujących w kraju bandery. Dotychczas taki obowiązek na nich nie ciążył. Szczegółowo pisaliśmy o tym w poprzednich numerach naszego biuletynu.

Przepisy unijne (Rozporządzenie Rady UE 1408/71) dopuszczają odstępstwo od tej zasady (tzn. ubezpieczenia marynarzy według przepisów kraju zamieszkania) po uprzednim zawarciu porozumienia między zainteresowanymi państwami i jeśli to będzie korzystne dla pracowników. Porozumienie takie zawarto z Norwegią (mimo, że kraj ten nie należy do UE, stosowane są tam również te przepisy). Zawarto również wstępne porozumienie między armatorami holenderskimi oraz marynarskimi związkami zawodowymi z Polski i Holandii. Z propozycją taką wystąpił również rząd Cypru. Sprawa jednak napotyka na coraz większy opór.

W październiku 2004 roku, na wniosek holenderskiej delegacji rządowej na forum Komisji Administracyjnej UE odbyła się dyskusja na temat zawierania porozumień na wzór polsko - norweskiego. Tylko Polska i Norwegia uważały, że takie porozumienia nie są sprzeczne z Rozporządzeniem, natomiast Holandia, wraz z większością delegacji uważa, że są one z nim niezgodne. Komisja Europejska poparła stanowisko Holandii.

Poza tym w trakcie posiedzenia Zespołu ustalono, że strona rządowa w konsultacji ze stroną pracodawców na kolejnym posiedzeniu przedstawi kierunki działań mających na celu reaktywowanie i rozwój polskiej, narodowej morskiej floty handlowej i rybołówstwa morskiego.

H.S.

Marynarski rynek pracy

W ostatnim roku, wraz z wejściem Polski do UE pojawiło się wiele zmian i tym samym obaw o przyszłość rynku pracy dla polskich marynarzy u obcych armatorów. Najwięcej niepokoję wprowadziły nowe przepisy dotyczące ubezpieczeń społecznych dla naszych marynarzy pod banderami UE oraz kwestia zrównania płac. Jak się okazuje do tej pory nie ma większych zmian na rynku poza dużym spadkiem dolara amerykańskiego w stosunku do złotówki, co obniża wynagrodzenie polskiego marynarza o blisko 25%. Aby nie być gołosłownym w sprawach zatrudnienia w ostatnich miesiącach przeprowadziliśmy ankietę wśród marynarzy, w której zawarliśmy kilka pytań dotyczących zatrudnienia. W podrozdziałach poniżej przedstawiamy wyniki.

TRUDNOŚĆ W ZNALEZIENIU PRACY

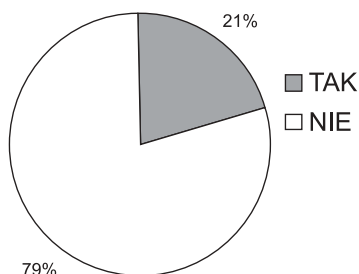
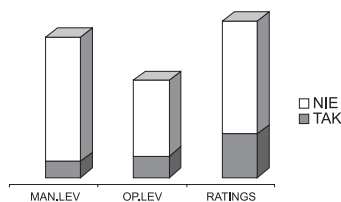
Z przeprowadzonych rozmów z marynarzami biorącymi udział w ankiecie widać, iż w ostatnich dziesięciu miesiącach nie zaszło wiele zmian w ofertach zagranicznych armatorów skierowanych do polskich marynarzy. Procent osób podających, iż ma trudności ze znalezieniem pracy jest na poziomie ogólnego bezrobocia panującego w naszym kraju. Nie oznacza to, iż sytuacja jest dobra, mogłaby być dużo lepsza. Słabym pocieszeniem może być to, iż trudność nie oznacza iż dana osoba w ogóle nie ma pracy. Idealnym by było gdyby z roku na rok procent ten malał, niestety uzależniony jest on ściśle od zagranicznych pracodawców, którzy mają dowolność w dobieraniu obsady na swoich statkach. Z naszej strony możemy jedynie starać utrzymywać swoje kwalifikacje na wysokim poziomie. Część armatorów patrzy jedynie na koszty załogowe i jest dla nich obojętne kto, za ile i jak długo będzie dla nich pracował. Na szczęście jest także duża ilość właścicieli statków, którzy oddają je do eksploatacji tylko w dobre ręce i tutaj jest dla nas szansa.

Dodatkowym zabezpieczeniem pracy dla marynarzy zawsze jest bandera narodowa. W przypadku Polski przepisy nie zezwalają na zatrudnianie obcokrajowców pod Polską banderą, niestety z roku na rok jest tych statków coraz mniej. Prędzej zabezpieczenie uzyskamy z niektórych bander narodowych krajów UE wymagających aby przynajmniej część załogi była z kraju bandery lub UE. Na przykład pod banderą niemiecką

jest wymóg, iż na statkach powyżej 8,000 gt powinno być zatrudnionych przynajmniej 5 marynarzy niemieckich, gdy nie znajdą się chętni, można ich zastąpić innymi marynarzami z UE. Niektóre państwa „dofinansują” marynarzy z UE, czego przykładem może być Holandia w której armator dostaje dofinansowanie za każdego marynarza holenderskiego w wysokości 40% jego wynagrodzenia lub innego marynarza z UE w wysokości 10%.

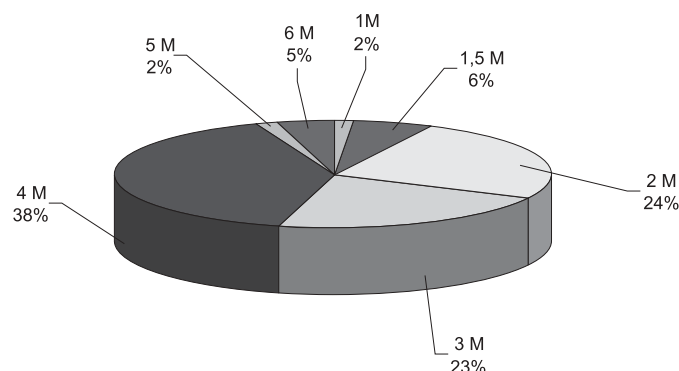
PROBLEM Z PRACĄ W ZALEŻNOŚCI OD ZAJMOWANEGO STANOWISKA

Najmniejsze problemy z zatrudnieniem mają oficerowie z poziomu zarządzania, chociaż porównując do pozostałych stanowisk nie ma, aż tak dużego zróżnicowania. Niestety przewidywania zapowiadają, iż załogi nie oficerskie będą miały coraz większe kłopoty ze znalezieniem pracy w odróżnieniu od wyższych stanowisk. Z biegiem lat i wiarą, iż w naszym kraju będzie się polepszać, część z marynarzy zajmujących najslabiej opłacane stanowiska prawdopodobnie sama zacznie rezygnować z trudnego zawodu marynarza. Można sądzić, iż sytuacja na marynarskim rynku dla polskich marynarzy, będzie rozwijać się w kierunku innych krajów UE. Oficerowie o najwyższych kwalifikacjach zawsze będą potrzebni. Deficyt oficerów na rynku światowym nadal jest sprawą aktualną, czyli jest zapotrzebowanie na dobrych fachowców.



JAK DŁUGO CHCEMY BYĆ NA STATKU

Dwa do czterech miesięcy to najlepiej odbierana długość trwania kontraktu. Z wszystkich ankiet, aż 85% ma-

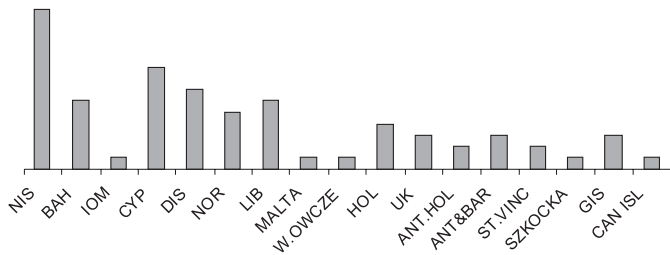


rynarzy zawarła się w tej grupie, a najwięcej osób opowiedziało się za 4 miesięcznym systemem pracy.

POD JAKĄ BANDERĄ

Ze wszystkich ankietowanych najczęściej marynarzy pracuje pod banderą drugiego rejestru norweskiego. Według danych szacunkowych blisko 4000 polskich

BANDERA OSTATNIEGO STATKU



marynarzy jest co roku zatrudniana na tych właśnie statkach, dlatego rynek pracy dla polskich marynarzy został zabezpieczony umową między Polską i Norwegią dotyczącą ubezpieczeń społecznych. Powyższa umowa została zawarta na 5 lat z możliwością wypowiedzenia w każdej chwili przez obie strony. Skorzystania z takiego rozwiązania było możliwe ze względu na to, iż wszystkie statki pod banderą NIS są objęte układami zbiorowymi o pracę, które chronią marynarza podczas pobytu na statku. Dlatego też, z każdym krajem problem ewentualnej ugody powinien być wnikliwie i odrębnie rozpatrywany, zwracając uwagę na wszystkie elementy ubezpieczenia społecznego.

PODSUMOWANIE

Czytając niektóre artykuły w prasie marynistycznej jak np. w dodatku marynarskim z Namiarów na Morze i Handel widać, widać dużą rozbieżność w opiniach Stowarzyszenia Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych APMAR i Związków Zawodowych dla marynarzy co jest sprawą oczywistą. Związki dla marynarzy mają za zadanie zabezpieczyć jak najlepiej warunki pracy dla marynarzy, natomiast agenci i przedstawiciele żeglugowi chcą wysłać jak najwięcej ludzi do pracy, stawiając warunki płacowe oraz zabezpieczenia socjalnego na drugim miejscu.

Redaktorzy oddzielają naczynia połączone pisząc, iż pracę będą tracić marynarze, a nie działacze związkowi. Przypominamy iż działacze związkowi to też marynarze. Jeżeli marynarze będą znikać z rynku związki zawodowe także.

Przywołajmy kilka stwierdzeń zawartych w artykule „Marynarski rynek pracy 2004/2005” z Namiarów na

morze i handel”. Jednym z nich jest przychylnie nastawienie do propozycji ECSA (organizacji pracodawców europejskich), iż o zarobkach marynarzy powinno decydować miejsce zamieszkania. Taka propozycja powinna wywołać raczej zaniepokojenie, ponieważ dopuszcza ona możliwość zatrudniania innych narodowości niż Polskiej, na niższych warunkach. Idąc dalej, iż o zarobkach decyduje miejsce zamieszkania, jakie wynagrodzenia powinny być zaoferowane polskim marynarzom według ECSA?

Autor wyżej wspomnianego artykułu rozważa także, iż może lepszą decyzją jest „zrobienie kroku wstecz” i zgodzenie się na niższe płace oraz na zasadę ubezpieczenia w Polsce. Nie rozkładajmy się na łopatki poprzez przyjmowanie najniższych z możliwych rozwiązań. Przykro stwierdzić, iż niektórzy tak nisko oceniają polskich marynarzy i tak szybko ulegają naciskom ze strony pracodawców. Oczywiście jest, iż armatorzy będą starali się eksploatować statki przy jak najmniejszym koszcie załogowym, ale na pewno zdają sobie sprawę, iż nie każdym załogom mogą oddać do eksploatacji swoje jednostki. Chcąc bezpiecznie eksploatować swoje jednostki muszą liczyć się z utrzymaniem odpowiednich standardu wynagrodzeń i zabezpieczenia socjalnego.

Kolejną sprawą jest zasięgnięcie opinii od marynarzy. Opieramy się na opinii tak często jak jest to możliwe. Niestety spotykamy się czasami z negatywnymi reakcjami agentów załogowych. Przykładem może być postawa jednego z przedstawicielstw firmy „B” ze Szczecina. Gdy zasięgaliliśmy opinii marynarzy w sprawie ewentualnej umowy dotyczącej ubezpieczeń socjalnych dla polskich marynarzy pod banderą holenderską i chcieliśmy skontaktować się z jak największą grupą zainteresowanych usłyszeliśmy odpowiedź typu : iż mamy i tak dużo pracy i jak trochę marynarzy straci pracę to dobrze, bo należy nam się trochę wolnego. Nie jest to dokładny cytat, ale przesłanie wypowiedzianej się osoby uchwycone w 100%.

Przypominamy także, iż to właśnie Krajowa Sekcja Morska „Solidarność” podnosiła sprawę ubezpieczeń socjalnych w liście otwartym do Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 kwietnia 2004 i apelowała „... dlaczego Rząd zaniechał działań możliwych w ramach regulacji 1408/71 EWG w celu zapobieżenia utraty miejsc pracy dla polskich marynarzy na statkach pod banderą UE”. Wciąż podtrzymujemy nasze wcześniejsze żądania, pamiętając, iż każde rozwiązanie powinno w jak najlepszy sposób zabezpieczać okres pracy na statku. Jeżeli armatorzy w danym kraju takiego zabezpieczenia nie dają naszym marynarzom to podpisywanie jakichkolwiek umów bilateralnych mija się z celem.

T.L.

Informacje - komunikaty

ROCZNICA TRAGEDII

*Na Bałtyku szalał huragan dmący z prędkością
160 km/godzinę*

Mija 12 lat od zatonięcia u wybrzeży Rugii promu m/f „Jan Heweliusz”. Zginęło wtedy 35 pasażerów i 20 marynarzy. Udało się uratować jedynie 9 osób. Pamięć o tych tragicznych wydarzeniach do dziś jest bardzo bolesna nie tylko dla rodzin i najbliższych ofiar katastrofy.

Stało się już tradycją, że w rocznicę zatonięcia „Jana Heweliusza”, na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie, pod pomnikiem „Tych, którzy nie powrócili z morza” zbieramy się, aby uczcić pamięć ofiar tej tragedii. Tak było również w tym roku.



14 stycznia, po odczytaniu nazwisk wszystkich, którzy nie powrócili z ostatniego rejsu m/f „Jan Heweliusz” zapalono znicze i złożono wiązanki kwiatów. Wśród różnych

organizacji, rodzin ofiar i osób prywatnych nie zabrakło również marynarzy z Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

T.L.

KODEKS ISPS

*Odczucia marynarzy po 6 miesiącach
od wprowadzenia*

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność podjęła się przeprowadzenia ankiety wśród marynarzy odnośnie sytuacji na statkach po wprowadzeniu nowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego oraz portowego. Wyniki, będące odzwierciedleniem odczuć polskich marynarzy zostały przesłane do Sekcji Marynarzy w ITF. Analiza taka jest istotna dla monitorowania wydajności i zasadności wprowadzania nowych przepisów oraz umożliwi wprowadzenie ewentualnych zmian.

Kwestionariusz obejmował 20 pytań. Poniżej przedstawiamy najistotniejsze naszym zdaniem problemy poruszone w ankiecie.

- Większość marynarzy ocenia nowe przepisy negatywnie (blisko 60%), reszta ankietowanych odniosła się pozytywnie.
- Wszyscy ankietowani otrzymali przeszkolenie związane z wymaganiami Kodeksu ISPS.
- Tylko w nielicznych przypadkach (5%), stan załogi statku został zwiększony w związku z nowymi obstrzeceniami kodeksu ISPS.
- Żadnemu z Polskich marynarzy nie odmówiono zejścia na ląd podczas postoju w porcie ze względu na nowe przepisy.
- Blisko 95% ankietowanych nie odczuła żadnej rekompensaty w związku ze zwiększonym zakresem obowiązków.

Przedstawiamy także spostrzeżenia i uwagi ankietowanych odnośnie nowych przepisów:

- Załoga nie jest w stanie, przy takim składzie osobowym, dopilnować wszystkiego co się dzieje na statku podczas postoju w porcie.
- Zwiększenie ilości dokumentów statkowych nie poprawia bezpieczeństwa, a czasami działa to wręcz przeciwnie.
- Brak wolnego czasu podczas postoju statku w porcie.
- Dodatkowe obowiązki podczas postoju w porcie często dezorganizują pracę pokładowe.
- Coraz więcej obowiązków, coraz mniej ludzi do pracy.

Wyniki nie są zbyt zadowalające. Teraz, gdy nowe przepisy obowiązują od ponad pół roku, należy je ponownie przejrzeć, aby dokładnie wiedzieć jakie korzyści lub zagrożenia przyniosły ze sobą. Każdy afiliowany Związek w ITF przekazuje odczucia swoich członków, aby wspólnie można było ustalić taktykę dalszych działań. Nowo wprowadzone przepisy powinny poprawiać bezpieczeństwo załóg i żeglugi, a nie działać na ich szkodę. Ponadto, każde nowe wymogi wiążą się z pewnymi kosztami, naganną sprawą jest scedowanie nowych obowiązków na marynarzy, bez uwzględnienia tego w tabeli wynagrodzeń oraz utrzymanie, a nawet zaniżanie stanu osobowego załóg morskich.

T.L.

SZUKAMY CHĘTNYCH

Nawiązując ponownie do ankiety przeprowadzonej wśród „marynarzy kontraktowych”, a ściślej do działań, jakich oczekują marynarze od swojego związku zawodowego, jedną z częściej pojawiających się odpowiedzi na to pytanie było „więcej informacji”.

Dlatego zwracamy się z uprzejmą prośbą do wszystkich marynarzy pracujących na statkach objętych układami zbiorowymi pracy, których stroną jest KSMMiR Solidarność, będących członkami naszej organizacji o podjęcie próby wyznaczenia swojego reprezentanta wśród załogi. Wybrana osoba byłaby przekaznikiem informacji statek-związek-statek. Zdajemy sobie sprawę, iż prawie każdy ma różnego rodzaju zapytania, wątpliwości, lecz trudno trafić do nas z prośbą o wyjaśnienie gdy jest się „na wolnym”. Dlatego naszym zdaniem jedna osoba zbierająca opinie, wnioski itp. na statku może je przekazywać do naszej organizacji. Później z kolejną podmianną przekazywać załodze wyjaśnienia. Także, przy renegocjacji układów zbiorowych, załoga poprzez swojego reprezentanta, byłaby bardzo dobrze poinformowana o wszelkich zmianach oraz mogłaby czynnie w nich uczestniczyć.

Chcemy zaznaczyć, iż w układzie zbiorowym reprezentant załogi jest chroniony dodatkowymi klauzulami. Oczywiście pozostawiamy to do decyzji własnej czy taki reprezentant załogowy będzie chciał być anonimowy u pośrednika pracy lub armatora czy nie. Wszystkich zainteresowanych zapraszamy do kontaktu z naszą siedzibą w Szczecinie.

T.L.

SPOTKANIA W SEKCJI

W pierwszym kwartale nowego roku odbyły się wszystkie z zaplanowanych spotkań. Spotykaliśmy się w różnym gronie i dyskutowaliśmy na różne też tematy. Podczas spotkań w styczniu oraz lutym zostały poruszone następujące problemy:

- ubezpieczenia społeczne dla polskich marynarzy pracujących na statkach pod banderą Cypru. Uczestnicy zebrania podzielili opinię, iż bez odpowiedniego zabezpieczenia wszystkich elementów ubezpieczenia społecznego, tak jak w przypadku NIS lub bandery holenderskiej nie powinno zawierać się umowy o wykluczeniu polskich marynarzy z cypryjskiego systemu ubezpieczeniowego i w zamian za to przeniesieniu go do Polski.
- umowa pomiędzy holenderskim Związkiem Zawodowym FWZ, a Stowarzyszeniem Armatorów Holenderskich dotycząca zatrudniania marynarzy pod banderą Holandii.
- wznowienie komunikacji ze statkami za pomocą systemu InmC-EGC,
- problemy związane z obniżaniem stanu osobowego załóg na statkach,
- idea wyznaczania delegatów na statkach w celu przekazywania informacji statek-związek-statek.
- przekazanie pomocy finansowej dla ofiar tsunami w Azji
- reaktywacja Polskiej Floty Handlowej. Ostatnie ustalenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

Zainteresowanym przypominamy, iż spotykamy się w *każdy pierwszy wtorek miesiąca o godz. 12.00 w szczyńskiej siedzibie KSMMiR przy ul. Szarotki 8.*

T.L.

NEGOCJACJE

Tuż przed końcem roku 2004 KSMMiR „Solidarność” wynegocjowała nową tabelę płac na rok 2005 dla załóg obsługiwanych przez kilku armatorów mimo, iż ITF nie przewidywało żadnych podwyżek w stosunku do zarobków z roku 2004.

Na statkach m/v Charlie K i m/v Polo M wypracowano podwyżkę 5 % w stosunku do roku 2004. Treść układu zbiorowego podpisanego 1 grudnia 2003 pomiędzy Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność i A.M. Nomikos Transworld Maritime Agencies S.A. pozostaje bez zmian. Niestety armator ten nie jest chętny do jakichkolwiek podwyżek lub zmian czego przykładem może być to, iż w roku 2001, na 5 statkach obowiązywał układ zbiorowy „Solidarności”, czyli byli tam zatrudniani polscy marynarze. Obecnie pozostały tylko 2 statki. Pozostałe 3 od końca 2002 nie mają ważnego układu zbiorowego i pracują tam marynarze z Ukrainy.

Także na części statków obsługiwanych przez Neptun Marine ze Szczecina w sumie 24 statkach, od roku 2005 zostały zmienione tabele płac. Zmiana na korzyść marynarzy jest w granicach 5%.

T.L. ↗

Informacje...

MARYNARZE OFIARAMI MARYNARZE RATOWNIKAMI

Wśród ofiar fali tsunami będącej wynikiem trzęsienia ziemi w Azji Południowo-Wschodniej znajdują się także marynarze. Spośród wielu zaginionych, nadal nie zostało odnalezionych 19 marynarzy z cementowca, rejestru indonezyjskiego. Przyjście wielkiej fali przewróciło 100 metrowy statek, który stał zacumowany feralnego dnia w porcie Lhok Nga w Indonezji.

Inne statki, tuż po katastrofie podnosiły ludzi z wody. Kontenerowiec armatora K-Line „Durban Bridge” wyłowił mężczyznę z Oceanu Indyjskiego, który pływał przez 8 dni na korzeniu drzewa. Inny statek podjął kobietę w ciąży unoszącą się na pływającym drzewie przez 5 dni. Najdłużej, bo aż 14 dni przetrwał 22 letni mieszkaniec Indonezji, który unosił się na elementach drewnianego domu mieszkalnego. Został on uratowany przez kontenerowiec Al-Yamamah.

Organizacja Marynarzy Kontraktowych przy Krajowej Sekcji Morskiej „Solidarność” podczas wtorkowego spotkania członków związku podjęła decyzję o przekazaniu pomocy finansowej w postaci symbolicznej złotówki od każdego członka związku dla ofiar tragedii. Pomoc zostanie przekazana, za pośrednictwem Zarządu Regionu Pomorza Zachodniego „Solidarność” oraz fundacji Caritas.

T.L.

RÓWNE PŁACE POD BANDERĄ UK

Rząd Wielkiej Brytanii powiadomił angielski związek zawodowy NUMAST, iż wszyscy marynarze z krajów UE zatrudnieni na statkach pod banderą UK powinni otrzymywać takie samo wynagrodzenie jak marynarze z Wielkiej Brytanii pracujący na tym samym statku. Dział zatrudnienia w Komisji Europejskiej potwierdził, iż zgodnie z prawem UE, iż dyskryminacja płacowa ze względu na narodowość nie jest dozwolona.

Do tej pory, Wielka Brytania wydała ponad 1200 angielskich świadectw marynarzom z krajów, które wstąpiły do UE w maju 2004. Najwięcej wyżej wspomnianych dokumentów zostało wydanych marynarzom z Polski (850), następnie Litwy (240) oraz Estonii (72).

T.L.

BARBER - NOWE STAWKI

W ostatnich dniach lutego Krajowa Sekcja Morska negocjowała wraz z norweskim związkami zawodowymi dla marynarzy oraz Barber Int. Ltd. zmiany w układzie zbiorowym dla statków pod banderą NIS oraz FOC zarządzanych przez Barber Int. Ltd.

Od 2 stycznia 2005 zostały zmienione następujące zapisy w układzie zbiorowym:

- opieka medyczna przysługująca na podstawie układu zbiorowego została zwiększona ze 120 do 130 dni
- dni chorobowe przysługujące na podstawie układu zbiorowego zostały zwiększone ze 120 do 130 dni
- odszkodowanie w wypadku śmierci zostało zwiększone z 60.000 USD do 75.000 USD
- wynagrodzenia zostały podwyższone od 1,8 do 7% w zależności od zajmowanego stanowiska. Z tym jest zawsze największy problem ponieważ zawsze przy pierwszych rozmowach słyszymy, że przy naszych żądaniach (a proponowaliśmy 10% podwyżkę ze względu na słaby kurs USD) to będzie koniec polskich marynarzy w naszej flocie. Dlatego nie zawsze da się osiągnąć zamierzony cel i staramy się zmieścić w możliwościach armatora.
- dodatek na ubezpieczenie socjalne został włączony do tabeli wynagrodzeń dla marynarzy zatrudnionych pod banderą NIS.
- na statkach pod tanią banderą do tabeli wynagrodzeń został dodany Company Bonus w wysokości 60 USD.

Dla wszystkich zainteresowanych układ zbiorowy dostępny jest w siedzibie naszego związku.

T.L.

NOWY NABYTEK PŻB

W lutym tego roku wszedł do eksploatacji nowo nabyty prom pasażersko – towarowy „Wawel” na linii Świnoujście – Ystad. Dnia 15 lutego odbył się symboliczny chrzest promu, który poprzednio należał do greckiego armatora GA Feries i nosił nazwę „Aklimmini A”

Wybudowany w szwedzkiej stoczni prom zastąpi na w/ w trasie „Siliesię” i „Kahleberga”. Jednostka może zabierać jednorazowo 75 ciężarówek i blisko tysiąc pasażerów.

Także w tym roku na tej samej trasie wszedł do eksploatacji kupiony przez PŻM dla Unity Line „Gryf”. Są to dobre wiadomości i miło widać, iż polscy przewoźnicy promowi dobrze sobie radzą i nie poddają się konkurencji naszych sąsiadów z północy.

T.L.

Uwaga - konkurs!

Tymczasowa Komisja Międzyzakładowa Organizacji Polskich Marynarzy i Rybaków ogłasza konkurs na logo naszej organizacji. Wszystkich zainteresowanych prosimy o nadsyłanie projektów pod adres: MOPMiR „Solidarność” ul. Szarotki 8, 70-604 Szczecin

Gdy grozi nam policja lub inne instytucje

Ostatnio coraz częściej w prasie marynistycznej przewija się hasło, które w tłumaczeniu z języka angielskiego brzmi “kryminalizacja marynarzy”. Pojawia się ono gdy za sytuację, która wystąpiła na statku lub w związku z jego eksploatacją, przedstawiciele odpowiednich władz wkra czają na statek lub aresztują członków załogi. W związku z tym Międzynarodowa Federacja Związków Zawodowych Pracowników Transportu ITF, do której należymy, opracowała wspólnie raport dotyczący prawnych aspektów „kryminalizacji marynarzy”. W wyniku tych prac, pomijając spis konwencji i przepisów przekazujemy najważniejsze wskazówki i zalecenia Komitetu Sekcji Marynarzy, które zostały przedstawione w formie najbardziej prawdopodobnych scenariuszy

Gdy na statku pojawią się urzędnicy, policja itp.:

- Poprosić o poinformowanie o przysługujących nam prawach zgodnie z prawem narodowym, w zrozumiałym dla nas języku.
- Rozsądnie współpracować z przedstawicielami danej instytucji nie odstępując od praw nam przysługujących.



- Powiadomić operatora/armatora, państwo bandery oraz konsulat o zaistniałej sytuacji i przedstawianych nam podejrzaniach.
- Poprosić o wylegitymowanie się przedstawicieli danej instytucji i skrupulatnie spisać ich dane.

W przypadku przeszukania:

- Zażądać obecności przedstawicieli prawa.
- Odmówić (jeżeli tego chcemy) przeszukania rzeczy osobistych jeżeli nie ma odpowiedniego nakazu przeszukania.
- Jeżeli nie ma nakazu przeszukania, a przedstawiciele danej instytucji nadal nalegają na takie przeszukiwanie, powiedzieć wyraźnie, iż nie zgadzamy się na przeszukiwanie. Stwierdzenie to najlepiej wypowiedzieć przy świadkach.

- Nie używać siły w celu powstrzymania oficera/urzędnika przeszukującego.
- Być obecnym podczas przeszukania, najlepiej w towarzystwie kolegi z załogi.
- Zanotować rzeczy osobiste, które zostały zabrane, lub zniszczone podczas przeszukania.

W przypadku przesłuchania:

- Zażądać obecności przedstawicieli prawa.
- Poprosić o obecność tłumacza, zanim złożymy jakiegokolwiek oświadczenia lub odpowiemy na pytania, gdy język używany przez przedstawicieli danej instytucji, nie jest naszym językiem ojczystym, zalecane jest to nawet gdy używany jest język angielski.
- Rozważyć czy do rozmowy wynająć prawnika, który by nas reprezentował, jeżeli nie, rozważyć opcje mówienia w obecności kilku świadków
- Nie polegać na obietnicach czynionych przez przedstawicieli danej instytucji odnośnie zapewnienia nam nietykalności w zamian za nasze zeznania lub oświadczenia. Ważne zapewnienie nietykalności lub uchronienia od oskarżeń kryminalnych zazwyczaj proponowane jest tylko przez sąd.
- Jeżeli przesłuchanie ma być przeprowadzane poza statkiem, należy odmówić tego do czasu, aż będzie nam towarzyszył prawnik i tłumacz. Wcześniej należy także powiadomić nasz konsulat o planowanym miejscu pobytu.
- W przypadku prób zastraszenia należy powiadomić naszego prawnika i / lub konsulat.

W przypadku zatrzymania:

- Zażądać pomocy prawnej i umożliwienia spotkań z naszym prawnikiem w odosobnieniu.
- Zażądać pomocy konsulatu.
- Zażądać prawa do tłumacza (zatwierdzonego przez konsulat) oraz przetłumaczenia wszystkich istotnych w sprawie dokumentów.
- Oznajmić nasze prawo do nie bycia przedmiotem aresztowania lub przetrzymywania arbitrażowego, ani pozbawienia wolności z wyjątkiem procedur mających podstawy prawne.
- Oznajmić nasze prawo do przedstawienia nam w czasie aresztowania powodu aresztowania i niezwłocznego poinformowania nas o zarzutach nam stawianych.
- Oznajmić nasze prawo do niezwłocznego postawienia nas przed sądem oraz rozprawy w sensownym czasie lub zwolnienia.

T.L. - foto: M. Kumiszczka

Co jest prawdą a co „mitem”

W różnorodnych „gorących” dyskusjach używane są często argumenty nie mające nic wspólnego z prawdą. Prawdziwe są tylko same fakty, natomiast wyjaśnianie przyczyn ich zaistnienia zależy od wiedzy, emocji a często również dobrej woli „interpretatorów”.

Ostatnio często słyszymy o dwóch takich faktach. Pierwszy z nich to brak w Szczecinie Domu Marynarza. Jako przyczynę podaje się „obstrukcje” Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” a szczególnie jej przewodniczącego Janusza Maciejewicza, która ze sobie tylko znanych przyczyn blokuje otrzymanie na ten cel sporych funduszy z ITF. Drugi to fakt zatrudniania na statku „Chełm” marynarzy narodowości hinduskiej i wyrugowania większości polskiej załogi. Za przyczynę podaje się fakt, że armator ten jest spółką, której właścicielem jest w całości Skarb Państwa. Inaczej mówiąc armator jest „skomercjalizowany”. Padają sugestie, że gdyby armator miał status przedsiębiorstwa państwowego, do takiej sytuacji by nie doszło. Rzeczywiście, Stowarzyszenie „Marynarska Rada Opiekuńcza” w Szczecinie nie otrzymała z ITF funduszy na budowę Domu Marynarza, oraz na statku „Chełm” (dziś nosi on już inną nazwę) pływają zamiast Polaków Hindusi.

Dlaczego tak się stało? Postaramy się pokrótce przedstawić przyczyny, które często są mało znane, albo skrywane celowo.

DOM MARYNARZA W SZCZECINIE

W sprawie tej istnieje wiele powiązanych ze sobą wątków. Aby się w tym nie pogubić, na początek kilka istotnych faktów.

Po pierwsze, obowiązek świadczenia udogodnień socjalnych i kulturalnych dla marynarzy wynika z trzech aktów prawnych wydanych przez Międzynarodową Organizację Pracy. Są to Konwencja Nr 163, Zalecenie Nr 138 i uzupełniające je Zalecenie Nr 173. Wszystkie one dotyczą udogodnień socjalno-kulturalnych dla marynarzy w portach i na morzu. Polska dotychczas nie ratyfikowała Konwencji Nr 163 (zalecenia nie wymagają osobnej ratyfikacji), mimo to do niedawna większość ich zapisów było w naszym kraju realizowane.

Po drugie, od 1 września 2004 roku obowiązuje znowelizowana ustawa o portach i przystaniach morskich, w myśl której podmioty zarządzające tymi portami i przystaniami uzyskują prawo swobodnego określania wysokości i pobierania opłat portowych. Dotychczas były one ustalane centralnie i przewidywały pozycje dotyczące opłat na fundusz socjalny i kulturalny dla marynarzy. Odbiorcami tych funduszy były głównie Marynarska Rada Opiekuńcza w Szczecinie oraz Portowa Rada Opiekuńcza w Gdyni.

Po trzecie, kilka lat temu Marynarska Rada Opiekuńcza w Szczecinie, chcąc uzyskać mocniejsze podstawy prawne swej działalności (dotychczas jej status nie był jasno określony) przekształciła się w Stowarzyszenie „Marynarska Rada Opiekuńcza” (MRO) i rozpoczęła działalność w oparciu o przepisy ustawy Prawo o stowarzyszeniach. Zarówno ustawa, jak i statut MRO przewidują, że pełnoprawnymi członkami Stowarzyszenia mogą być jedynie osoby fizyczne. Instytucje i osoby prawne mogą być jedynie członkami wspierającymi, i jako tacy nie mają prawa uczestniczenia w podejmowaniu decyzji związanych z działalnością Stowarzyszenia.

Zalecenie Nr 138, na które powołuje się MRO jako podstawę swojej działalności stwierdza między innymi, że: *„Należy powołać krajowe, okręgowe lub portowe rady do spraw udogodnień socjalnych i kulturalnych, w których skład powinny wchodzić przedstawiciele armatorów i marynarzy, właściwych władz oraz - jeżeli będzie to pożądane i właściwe - zainteresowanych organizacji dobrowolnych i społecznych”*. Mimo, że Stowarzyszenie ma w nazwie Rada Opiekuńcza, nie spełnia ona jednak warunków Zalecenia, gdyż zgodnie z polskim prawem, status Stowarzyszenia nie daje takiej możliwości. Wynika z tego, że obecny status MRO nie daje możliwości realizacji zaleceń Międzynarodowej Organizacji Pracy. Zgodnie z ustawą Prawo o stowarzyszeniach, możliwość przyjmowania do Stowarzyszenia osób prawnych istniała by tylko w dwóch przypadkach: w sytuacji, gdy Stowarzyszenie działało by na podstawie odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych, których Polska jest stroną. Żaden z tych przypadków nie ma miejsca, gdyż Polska nie jest stroną umowy międzynarodowej (konwencja Nr 163 nie została przez nas ratyfikowana) oraz do dnia dzisiejszego nie zostały ustawowo uregulowane statusy obu organizacji działających w Gdyni i w Szczecinie.

W listopadzie 2003 roku, profesor Uniwersytetu Warszawskiego, Hubert Izdebski opracował „Opinię w przedmiocie statusu prawnego Portowej Rady Opiekuńczej w Gdyni oraz Marynarskiej Rady Opiekuńczej w Szczecinie”. Nie wdając się w analizę skomplikowanych dywagacji prawnych, opinia ta zawiera kilka wniosków:

- określony w statucie MRO cel Stowarzyszenia wykracza poza sferę pożytku publicznego, jak go definiuje ustawa o działalności pożytku publicznego i wolontariacie, a tylko uzyskanie statusu organizacji pożytku publicznego umożliwiłoby Stowarzyszeniu otrzymywanie funduszy ze środków publicznych;

- z ustawy o portach i przystaniach morskich nie wynika wyraźna podstawa prawna dla przekazywania odpowiednich kwot na działalność Rady bez względu na jej status prawny;
- nawet w razie ratyfikacji Konwencji MOP Nr 163 będzie istniała potrzeba ustawowego unormowania kwestii finansowania działalności Rad z opłat portowych lub z innych regularnych środków publicznych.

Zwracamy uwagę, że są to wnioski profesora prawa. Nie czujemy się kompetentni z nimi polemizować. W tej sytuacji nie należy się dziwić, że wszyscy afilianci ITF w Polsce nie mają zamiaru popierać dofinansowania ze środków związkowych (ITF tylko takimi środkami dysponuje) - czyli w rzeczywistości również publicznych - projektu stowarzyszenia jedynie osób prywatnych. Tym bardziej, że po przekazaniu pieniędzy związku zawodowe nie miały by żadnej kontroli nad ich wydatkowaniem (brak jakiegokolwiek możliwości prawnej wpływania na decyzje podejmowane przez Stowarzyszenie). Dodajmy, że chodzi tutaj o niebagatelną kwotę blisko 2 milionów dolarów (USA).

Czy jest jakieś wyjście z tej - wydawałoby się - bardzo skomplikowanej sytuacji? Wbrew pozorom nawet dość proste. Zgodnie z przytoczoną opinią prawną wystarczy przy kolejnej nowelizacji ustawy o portach i przystaniach morskich umieścić zapisy określające status prawny, zakres działania, organizację i sposób finansowania stowarzyszeń realizujących zadania wynikające z aktów Międzynarodowej Organizacji Pracy. Po takiej nowelizacji mogły by powstać na przykład Rady Opiekuńcze o składzie zalecanym przez MOP, czyli ze związkami zawodowymi, armatorami czy władzami lokalnymi. Niestety, MRO ogranicza się jedynie do wniosków o dofinansowanie projektu budowy Domu Marynarza, które miałyby otrzymać stowarzyszenie osób prywatnych oraz do obwiniania innych, szermując demagogicznym argumentem, że to z ich powodu nie ma w Szczecinie Domu Marynarza.

Dlaczego tak się dzieje? Wnioski pozostawiamy czytelnikom.

HINDUSI ZAMIAST POLAKÓW

Innym „mitem” jest sprawa zatrudnienia na statku „Chełm” zamiast polskich, marynarzy hinduskich. Przypomnijmy fakty.

Pod koniec ubiegłego roku zbulwersowała nas wiadomość o zamiarze zatrudnienia na dwóch statkach handlowych należących do Agencji Rozwoju Przemysłu marynarzy narodowości hinduskiej. Natychmiast zaczęliśmy protestować (list protestacyjny Komisji Międzyzakładowej Holdingu Grupy PLO do Ministra Skarbu Państwa, szczegółowo opisujący sytuację drukowaliśmy w poprzednim numerze Biuletynu Morskiego). Interwencje

nie przyniosły skutku. Ostatecznie, Hindusów zatrudniono tylko na jednym statku. Armator miał prawo tak uczynić. Dlaczego?

Często jako przyczynę podaje się fakt, że właściciel ma status spółki i istotne decyzje podejmuje Rada Nadzorcza a nie jak w przedsiębiorstwie państwowym Rada Pracownicza. W rzeczywistości nie jest to zupełnie istotne. Ważna jest bandera, jaką podnosi statek, a właściwie czy jest to bandera polska czy innego państwa. Na statku pływającym pod polską banderą obowiązuje polskie prawo. Prawo to przewiduje poważne ograniczenia w zatrudnianiu obcokrajowców. Po przeflagowaniu pod obcą banderę, a szczególnie pod tzw. „tania banderę” obowiązuje prawo kraju bandery. Żaden z krajów tanich bander nie ogranicza narodowości zatrudnianych marynarzy. Armator zatrudnia po prostu „tańszych”. Każdy dyrektor przedsiębiorstwa, bez względu na to czy działa w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych czy w oparciu o kodeks spółek handlowych ma obowiązek - pod odpowiedzialnością karną - takie kierowanie firmą aby wypracowywała zyski. Jeżeli Rada Pracownicza przedsiębiorstwa państwowego lub Rada Nadzorcza spółki zabroni zatrudniania obcokrajowców, co może spowodować wzrost kosztów i uniemożliwi uzyskanie zysku, to taka decyzja będzie niezgodna z prawem i może być unieważniona. Jedynym więc zabezpieczeniem zatrudnienia na polskich statkach polskich marynarzy jest podnoszenie przez nie polskiej bandery.

Argumenty te legły również u podstawy naszej walki z projektami wprowadzenia w Polsce tzw. „rejestrów międzynarodowego”, czyli popularnie mówiąc „drugiego rejestru”. Projekty te przewidywały duże złagodzenie dotychczas obowiązujących restrykcji w zatrudnianiu obcokrajowców (w tej chwili marynarzy spoza UE). Spowodowało by to dalszą utratę miejsc pracy przez polskich marynarzy na statkach pływających pod polską banderą. Dzięki dużemu oporowi z naszej strony, przy wsparciu ITF, dwukrotnie Rząd został zmuszony do rezygnacji z tych pomysłów. Dlatego również walczymy o program odnowienia polskiej floty, o ulgi dla armatorów porównywalne do ulg uzyskiwanych w „rajach podatkowych” z zachowaniem utrudnień w angażowaniu marynarzy - obcokrajowców.

X X X

Takich mitów spotykamy więcej. Te najbardziej bulwersujące, czy powszechnie, będziemy starali się wyjaśniać w kolejnych numerach naszego biuletynu. W razie wątpliwości, czy chęci uzyskania dalszych informacji, zapraszamy do biur naszej Sekcji

H.S.

Historia i „mity związkowe”

W tym roku upłynęło 85 lat od zaślubin Polski z morzem, które odbyły się w dniach 10 i 11 lutego 1920 roku w Pucku oraz Wielkiej Wsi. Po ratyfikacji traktatu wersalskiego przez Niemcy 10 stycznia, Polska mogła w pełni objąć przyznany jej odcinek wybrzeża morskiego. Generał Haller wraz z delegacją Rządu i Sejmu RP przybył nad Zatokę Pucką, gdzie odbyły się główne uroczystości zaślubin. *„Teraz wolne przed nami światy i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł od dzisiaj dotrzeć wszędzie pod znakiem Białego Orła, cały świat stoi mu otworem...”* powiedział gen. Haller, który tamtego dnia zabrał głos jako pierwszy wśród wszystkich zebranych. Następnie w imieniu prezydenta przemówił minister Stanisław Wojciechowski, a duchowni dokonali poświęcenia bandery morskiej Polski.

PO 85 LATACH

Dnia 20 stycznia 2005 roku została przyjęta uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie 85 rocznicy zaślubin Polski z morzem, w której przytoczono powyższą historię. Na końcu uchwały czytamy: „Pamiętając o tamtych wydarzeniach, budujemy dziś odważnie strategię morską Rzeczypospolitej Polskiej...”

Przesłanie nowej uchwały jest jak najbardziej potrzebne, ale jeszcze bardziej potrzebne są działania Rządu, aby nasza gospodarka morską się rozwijała, bo jak budować jak nie ma odpowiednich podstaw. Priorytetem rozwoju są przepisy, które pozwolą polskim armatorom na konkurowanie z armatorami zagranicznymi i jednocześnie zapewnią polskim marynarzom bezpieczne miejsca pracy pod polską banderą. Niestety widać, iż Polska tylko na mapie jest blisko morza, a sprawy gospodarki morskiej od kilkudziesięciu lat pozostają mało istotne dla naszych władz.

OBCHODY W SZCZECINIE

W związku z wyżej wspomnianą okazją w Szczecinie odprawiono mszę św. w Bazylice, modlitwę i złożenie kwiatów pod pomnikiem „Tym, co nie powrócili z morza” oraz przy grobie kpt. Konstantego Maciejewicza, prekursora polskiej floty. Następnie odbyło się seminarium, na którym Paweł Brzezicki, były dyrektor PŻM wygłosił wykład pod tytułem „Bandera biało-czerwona na morzach świata”, w którym przedstawił wycinek historii polskiej bandery poczynając od XVI wieku, kończąc na latach obecnych i niesprzyjającej polityce państwa wobec polskich armatorów czego dowodem jest statek grupy PŻM który w ubiegłym roku jako ostatni został przeflagowany pod „tanią banderę”. Z całej polskiej floty handlowej pozostały tylko m/s Inowrocław oraz m/f Mikołaj Kopernik, lecz załogi na tych statkach zatrudniane są przez firmę umiejscowioną poza granicami Polski.

„MITY ZWIĄZKOWE”

W referacie można było wysłuchać wiele argumentów dotyczących braku odpowiednich przepisów umożliwiających armatorom krajowym mającym statki pod biało-czerwoną banderą konkurowanie z armatorami mającymi statki rejestrowane pod „taniami banderami”. W tym samym referacie poddano próbie obalenia kilka „mitów związkowych” i tutaj, prowadzący rozminął się z prawdą. Jako pierwsze podano, iż to iż statek noszący „tanią banderę” nie musi oznaczać pogorszenia stanu technicznego jednostki. Oczywiście nie musi, ale tak się dzieje w większości przypadków. Każdego dnia, na podstawie porozumienia paryskiego jakie zawarło 19 krajów z Europą oraz Kanada, podawana jest lista zatrzymanych statków z powodu złego stanu technicznego. Uwzględniając bandery statków, blisko 75% zatrzymanych statków podnosi właśnie „tanie bandery”. W pozostałych 25% przeważają bandery Rosji, Albanii lub Turcji. Nie spotyka się na tej liście bandery Niemieckiej, Norweskiej, Szwedzkiej itd.

Drugą, poruszoną sprawą, uznaną przez prowadzącego za „starannie pielęgnowany mit związkowy” jest to, iż ponadnarodowe organizacje związkowe walczą ze zjawiskiem przeflagowania, podając jako polskiego przedstawiciela między innymi Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność. Otóż kampania skierowana przeciwko tanim banderom prowadzona przez „ponadnarodowe organizacje związkowe” (czyli ITF) już od ponad 50 lat. W tym czasie została rozbudowana sieć inspektorów, którzy sprawują kontrolę nad warunkami socjalno – płacowymi na statkach FOC na całym świecie. Na przykład, tylko w 2002 roku ITF pomógł marynarzom i ich rodzinom w odzyskaniu 32,4 mln USD. KSMMiR Solidarność od 1999 roku jest afiliowana w ITF (zrzeszającej obecnie ponad 600 związków zawodowych na całym świecie). W ciągu pierwszych 10 lat naszej działalności tylko KSMMiR zamknęła sprawy roszczeń na blisko 8 mln USD. Rocznie suma odszkodowań przekracza 600 000 USD. Mając na uwadze powyższe, nie wspominając codziennych inspekcji oraz w naszym przypadku negocjowania warunków socjalno płacowych na ponad 200 statkach, wydaje się, iż prowadzący nie ma za dużo informacji o działalności związkowej lub ma złe źródło informacji. Gdzie te mity?

Podsumowując wypowiedź z seminarium Pan Paweł Brzezicki mocno rozminął się z rzeczywistością i sensem istnienia związków zawodowych. Przedstawione liczby oraz około 5 milionów ludzi zrzeszonych w Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu ITF, mówią same za siebie.

Liczymy na to, iż słowa zawarte na końcu tegorocznej uchwały Sejmu RP dotyczącej zaślubin z morzem „...budujemy dziś odważnie strategię morską Rzeczypospolitej...” nie pozostaną tylko słowami na następne lata, do następnej uchwały, ale rzeczywiście obudzimy się z letargu i nasze Państwo zatroszczy się o tak wielką branżę przemysłowo - handlową jaką jest gospodarka morską.

Tymoteusz Listewnik

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



85 metrowy, o wyporności 2170 ton, „Wavertree”, zbudowany w roku 1885 w Shouthampton. Aktualnie odbudowywany, jest własnością South Street Saeport Museum w Nowym Jorku jako największy istniejący do dziś statek żaglowy o żelaznym kadłubie.

(Na podstawie „The Compass” - nr 3/1994)