



Trudno zaprzeczać faktom

Z **Piotrem Masnym**, przewodniczącym
Związku Agentów i Przedstawicieli
Żeglugowych (APMAR) w Gdyni,
rozmawia **Maciej Borkowski**.

- Ilu członków zrzesza wasz związek?

- Obecnie mamy 38 członków.

- A ile agencji, według waszej oceny, znajduje się poza związkiem?

- Jest to, mniej więcej, 120 - ale są wśród nich i takie, które obsługują tylko armatora jednego statku. Szacowaliśmy ilu marynarzy znajduje zatrudnienie za pośrednictwem agencji zrzeszonych w APMAR-ze i doliczyliśmy się, że jest to 15-18 tys. osób.

- Jak duża, waszym zdaniem, jest liczba polskich marynarzy?

- Tego dokładnie nikt nie policzył, bo nie posiadamy odpowiednich narzędzi. Możemy się tu tylko opierać na danych szacunkowych: jest to ok. 30 tys.

- Czy to wynika z danych administracji morskiej, np. z liczby wydanych dokumentów marynarskich?

- Administracja morska prowadzi wyłączne statystykę wydanych dyplomów, dlatego Polska ma problem z policzeniem swoich marynarzy. Liczba dokumentów jest znana, ale z tego nic nie wynika, gdyż jedna osoba może posiadać kilka dyplomów, np. II mechanika i tzw. małego chiefa, chiefa i „małego kapitana”. Licząc dokumenty, wyszłoby nam, że mamy ponad 100 tys. marynarzy, co na pewno jest nieprawdą. Nie jesteśmy w stanie dokładnie wyliczyć, jaka jest w Polsce rzesza aktywnych marynarzy.

- Z tych 30 tys., ilu jest zatrudnionych na statkach należących do polskich arma-

torów, co nie znaczy, że pod polską banderą?

- Szacujemy, że w przedsiębiorstwach armatorskich mających swoją siedzibę w Polsce pracuje ok. 10% tej liczby.

- Jak się wśród polskich marynarzy układają proporcje między szeregowymi marynarzami a kadrą oficerską?

- Nie podejmę się tego oszacować. Wszystko wskazuje na to, że jest więcej oficerów niż marynarzy szeregowych i ta dysproporcja ciągle wzrasta, gdyż miejsc pracy dla takich marynarzy jest coraz mniej, co szczególnie odczuliśmy, gdy rozpoczął się kryzys i szacujemy - gdy nie wszystkie firmy zrzeszone w naszym związku to podają - że pracę na rzecz innych nacji straciło 400-600 polskich marynarzy, głównie szeregowych. Zadziałał tu mechanizm rynku, wynikający z konieczności ograniczenia kosztów eksploatacji statków. W skali świata mówi się o nadwyżce 200-300 tys. marynarzy szeregowych. Wśród nich armatorzy znajdują chętnych, akceptujących niższe płace niż marynarze polscy, a reprezentujących zbliżony poziom profesjonalny.

Jest tu też problem strukturalny, bo niektórzy armatorzy swoją politykę kadrową tworzą z perspektywą 5 czy 10 lat. Czy, np., polskiemu starszemu marynarzowi za 10 lat będzie się opłacało pływać za te pieniądze, które ma dzisiaj? Patrząc na to, co się wydarzyło w ostatnich latach, wydaje się, że nie.

- Tak jak już dzisiaj nie opłaca się to marynarzowi z Niemiec, Szwecji, Belgii czy Norwegii.

- W ich przypadku jest może nieco inaczej, gdyż na własnym rynku mają oni dostęp do zatrudnienia na swoich statkach, na warunkach krajowych. Stąd pytanie: czemu armatorom nadal opłaca się zatrudniać ich za „zachodnie” pensje? Na rynku duńskim Duńczyk konkuruje z Duńczykiem - tak długo, dopóki armator nie wyflaguje statku spod tamtejszej bandery. To jest konkurencja: flota duńska *contra* reszta świata czyli pozostali armatorzy. I tutaj pojawia się pole do działań państwa wspierających żeglugę. Takie działania, na szeroką skalę, prowadzi wymieniona wcześniej Dania. Dzięki nim utrzymuje i rozwija w sposób kontrolowany swój zasób kadr.

Natomiast polski marynarz konkuruje z Filipińczykiem, Ukraińcem, Rosjaninem, Malediwczykiem czy Myanmarszczykiem. Jest większe prawdopodobieństwo, że za 10 lat filipińskiemu czy indonezyjskiemu starszemu marynarzowi będzie się opłacało pływać za 1500 USD, czy nieco więcej, niż że będzie się to opłacało Polakowi. Poza tym, obecnie właściwie w ogóle nie szkoli się szeregowych marynarzy. Kiedyś technika rybołówstwa czy gdańskie Conradinum, kształciły dobrych marynarzy czy motorzystów. Teraz szkolą oficerów, a nikt nie szkoli na poziomie załogi szeregowej, bo nie ma chętnych. Młodym ludziom po prostu się już nie opłaca pracować za takie pieniądze.

- Czy w swojej pracy odczuwacie, że kryzys się kończy? Przynajmniej w żegludze liniowej widać, że armatorzy „odwiązują” te statki, które wcześniej wycofali, a nawet składają zamówienia na nowe.

- Na pewno nie ma już takiego popłochu, który był, gdy się zaczął kryzys. Widzimy, że armatorzy powoli podnoszą pensje oficerów, co w 2009 r., było poza wszelką dyskusją. Ale zatrudnienie jakoś gwałtowniej nie wzrasta; udaje nam się utrzymać *status quo*. Te rynki, na które kiedyś weszliśmy i tych armatorów, których pozyskaliśmy, nadal mamy. Ale nałożyła się na to „afera norweska”, czyli umowa polsko-norweska, dotycząca zatrudniania polskich marynarzy.

Jeśli jednak przedstawiciele pracodawców, związki zawodowe i ludzie zajmujący się gospodarką morską mają jakiś jasno określony cel, to wspólnie mogą coś zrobić, nie przeszkadzając, a pomagając sobie.

Ale, wracając do kryzysu: są oznaki, że jest lepiej. Pod koniec 2008 i 2009 r. zapowiadano upadłości wśród wielkich armatorów - tych, którzy przeinwestowali i nie będą w stanie zarobić na spłatę zaciągniętych zobowiązań. Nic takiego się nie stało - co nie znaczy, że się nie stanie. Spotkałem się z opiniami, że to się przeciągnie z 2010 r. na 2011 r.

- Ale wygląda na to, że niektórzy z tych najbardziej zadłużonych, jak ZIM czy CMA CGM, większych kłopotów uniknęli, gdyż zdolali „zrzucić się” z części zamówień, bądź odsunąć je w czasie.

- Armatorom, działającym w ramach dużych grup, gdzie jest możliwość przesuwania kapitału z jednego miejsca na drugie, jest z pewnością łatwiej. Ale tym prywatnym, którzy nie są członkami takich grup, i którzy przeinwestowali, łatwo nie będzie. W niektórych przypadkach upadki - choć udało się je na razie odsunąć - będą nieuchronne. Nie dalej jak wczoraj czytałem, że załamał się rynek, jeśli chodzi o zbiornikowce i niektórzy wożą już ładunki poniżej kosztów eksploatacji. Więc do stabilizacji jeszcze daleko, choć na pewno jesteśmy w dużo lepszej sytuacji niż w 2009 r. czy 2010 r. Liczba miejsc pracy na statkach zostanie zachowana, chociaż z pewnością armatorzy będą dużo ostrożniejsi, jeśli chodzi o inwestycje. Jeśli chodzi o oficerów - nie widzę problemu, ale będzie on z tymi, którzy wchodzą do zawodu. Takiego „ssania”, jak było w latach 2007-2008, na pewno nie ma. Ono się pojawi, ale kiedy? Trudno powiedzieć.

- Jak, z punktu widzenia APMAR-u i interesów marynarskiego rynku pracy, oceniać działania rządowe na jego rzecz?

- Na początek powiem coś miłego o działaniach Departamentu Transportu Morskiego Ministerstwa Infrastruktury, który - ku naszemu zdziwieniu i radości - zdołał przekonać ZUS i istnieje realna szansa na to, że porozumienie „W-NOR”, które wygasło z końcem ub.r., nie będzie renegocjowane lecz odnowione. Był to problem, jeśli chodzi o ubezpieczenia marynarzy, na statkach zarejestrowanych w NIS (Norwegian International Ship Register - red.), który spowodował spadek atrakcyjności zatrudniania polskich marynarzy, dla nich samych, jak i dla armatorów.

- A jak wypadają polskie działania rządowe na tle działań innych europejskich państw?

- Jedna jaskółka wiosny nie czyni. Z punktu widzenia agencji, dla których pośrednictwo na rynku pracy marynarzy stanowi główne źródło utrzymania, jak i wszystkich działających w *shippingu*, brakuje nam przede wszystkim ustawy o pracy na morzu. Ostatni projekt, który czytałem w grudniu, jest tak samo kiepski, jak poprzednie. Brak w nim przede wszystkim jasnego określenia kwestii ubezpieczeń społecznych marynarzy. Jest problem ze zrozumieniem tej kwestii przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej czy Ministerstwo Zdrowia. W innych krajach rozumiano, że nie da się wpisać zawodu marynarza w powszechny system ubezpieczeń społecznych, a szczególnie dotyczy to takiego kraju, jak Polska, będąca *labour supply country*. Mamy 30 tys. marynarzy, z czego tylko 3 tys. pracuje u polskich armatorów, a i to ogromna większość z nich pływa pod obcymi banderami. Uparcie przytaczam przykład Chorwacji, która także przez wiele lat opracowywała to zagadnienie, ale w którymś momencie tamtejsze ministerstwo doszły do porozumienia, co do pewnych warunków dotyczących zatrudniania marynarzy. To jest konstrukcja warta przemyslenia - i zastosowania w Polsce, gdyż jesteśmy w podobnej sytuacji: mamy dużo więcej marynarzy, niż statków, na których mogliby pracować. Tam, problem sprowadza się do jednego: jesteś marynarzem albo nie. Niezależnie od tego, gdzie pracujesz, obowiązują cię te same przepisy dotyczące ubezpieczeń społecznych, opodatkowania czy rejestracji wyjazdów za granicę. System został zestrojony tak, że wiadomo, ilu jest marynarzy, ile kosztuje ubezpieczenie społeczne itd. U nas nie ma zrozumienia dla specyfiki zawodu marynarza. A Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) nie ma osobnego systemu dla górników, hutników, lekarzy czy innych zawodów, ale ma jeden osobny komitet - dla marynarzy. Oni się na tym znają i wiedzą, że ten zawód trudno wtłoczyć pomiędzy inne, i że trzeba dla niego szukać osobnych rozwiązań. Propozycje, jakie są w projekcie ustawy o pracy na morzu, albo są złe, albo ich tam nie ma.

- Wiem, że próbowaliście oszacować, ile polski rynek marynarzy wnosi do gospodarki. I co wam wyszło?

- Przy okazji tworzenia założeń do polityki morskiej do 2020 r., 2 lata temu przedstawiliśmy w parlamencie nasze przybliżone wyliczenia. Wynika z nich, że może tu chodzić o kwotę rzędu 1,6 mld euro rocznie. Jeśli nawet margines błędu w tych wyliczeniach wynosiłby 30% czy nawet 50% - jest to znaczna suma. Mamy 30 tys. ludzi, których zarobki, inaczej niż np. lekarzy wyjeżdżających do Szwecji, w 95% przesyłane są do kraju i tu wydawane. Odejmiemy od tego koszty państwa, poniesione na ich wykształcenie. Tym kosztem jest właściwie tylko utrzymanie dwóch akademii morskich, które zresztą też w znacznym stopniu same siebie finansują, gdyż prowadzą działalność komercyjną, ❶



Szacunkowe wyliczenia dokonane na bazie obiegu finansowego agencji crewingowej, będącej oddziałem armatora norweskiego w Polsce.

Armator posiada 20 statków, w tym 14 zbiornikowców, 4 drobnicowce i 2 statki typu *offshore*, na których zatrudnia średnio 250 marynarzy (w systemie 2 miesiące na statku i 2 miesiące urlopu). Oznacza to, że średnio, w ciągu miesiąca, na statku jest ok. 130 osób. W biurze zaś zatrudnionych jest 5 osób.

Miesięcznie agencja otrzymuje z zagranicy 50 tys. euro na pokrycie kosztów biura i usług (transport, szkolenia, pakiet opieki medycznej itp.), zaś miesięczne pensje marynarzy to 525 tys. euro.

Biorąc pod uwagę zatrudnienie w firmie, gdzie istnieje równy podział i zrównoważona struktura poszczególnych stanowisk, zarówno oficerskich, jak i szeregowych, można przyjąć założenie, że podział między oficerami a załogami szeregowymi jest jak 2:1 (ok. 20 tys. oficerów i ok. 10 tys. załóg szeregowych).

Na średniej wielkości statku z polską załogą stosunek wartości pensji oficerów do pensji załogi szeregowej wynosi 70:30. Przyjmując to założenie i kwotę 525 tys. euro otrzymujemy:

- ❖ średnie miesięczne pensje oficerów: 367,5 tys. euro;
- ❖ średnie miesięczne pensje marynarzy szeregowych: 157,5 tys. euro.

Jednostkowo zaś:

- ❖ średnia miesięczna pensja oficera to 5654 euro;
- ❖ średnia miesięczna pensja marynarza szeregowego to 2423 euro.

W skali całej aktywnej zawodowo grupy polskich marynarzy, daje to, w przypadku 20 tys. oficerów, kwotę 113,08 mln euro, zaś w przypadku marynarzy szeregowych - 24,23 mln euro miesięcznie. W sumie, wydatki na wszystkich zatrudnionych polskich marynarzy wynoszą miesięcznie 137,31 mln euro, zaś rocznie prawie 1,65 mld euro.

Warto zwrócić też uwagę na brytyjskie dane, mówiące o 1 mld GBP rocznie, wprowadzanych do obiegu w Wielkiej Brytanii przez 15 tys. brytyjskich marynarzy (których zarobki są zbliżone do zarobków polskich marynarzy), co oznacza, że w/w kwoty nie są przesadne.

Jeżeli przyjmiemy, że kwota 50 tys. euro miesięcznie, wydawana przez armatora norweskiego w Polsce na utrzymanie biura i pokrycie kosztów obsługi 250 marynarzy, jest reprezentatywna dla całego rynku - to w skali miesięcznej wydatki na marynarza wynoszą 200 euro, a rocznie 2400 euro. Rocznie cała grupa zawodowa (30 tys. osób) kosztuje 72 mln euro.

Biorąc pod uwagę, że w/w wpływy pochodzą w całości od partnerów zagranicznych i transferowane są do kraju, należy je uznać za wpływy z eksportu brutto, generowane przez polskich marynarzy zatrudnionych u armatorów zagranicznych.

Opr. **peto**

Ustawa o pracy na morzu

Od kilku lat Ministerstwo Infrastruktury prowadzi prace nad wprowadzeniem takich zmian legislacyjnych w prawie pracy marynarzy, które mogłyby zachęcić, po pierwsze polskich armatorów, aby rejestrowali swoje statki w polskim rejestrze, jak również polskich, dobrze wyszkolonych i wykształconych marynarzy, aby pływali na statkach pod banderą narodową.

W lutym 2006 r. została przyjęta Konwencja o pracy na morzu (Maritime Labour

Convention) „Konwencja MLC”, konsolidująca 36 istniejących konwencji, jeden protokół oraz 31 zaleceń dotyczących pracy na statkach. Działania prowadzone przez MI zmierzają do wypracowania projektu ustawy o pracy na morzu, przede wszystkim implementującego zapisy tej Konwencji. W stosunku do ustawy z 1991 r., przewiduje on przede wszystkim znaczne rozszerzenie kwestii dotyczących minimalnych wymagań w zakresie pracy na statku. Co do zasady,

na statku mogą pracować osoby które ukończyły 18 lat. Zatrudnienie młodocianego, który ukończył 16 lat, dopuszcza się wyłącznie w celu przygotowania zawodowego. Ponadto, na statku mogą odbywać praktykę zawodową uczniowie szkół morskich i studenci wyższych szkół morskich. Osoby ubiegające się o pracę będą zobowiązane posiadać kompetencje i kwalifikacje do pełnienia obowiązków na statku, zgodnie z przepisami Konwencji STCW.

- ponieważ marynarze czy armatorzy sami płacą za wszelkie dyplomy czy kursy. Różnica stanowi wartość tego „eksportu”. 30 tys. ludzi ma pracę, która generuje grubo ponad 1 mld euro rocznie. Dają utrzymanie rodzinom, pracę szkolnictwu, handlowi, czy nam tutaj.

- Czy próbowaliście ocenić ile dodatkowych miejsc pracy na lądzie tworzą zatrudnieni na morzu?

- Statystyki IMO podają, że jedno miejsce pracy na statku generuje 4 miejsca na lądzie.

Problem w tym, że tak jest, gdy mamy statek pod własną banderą, zarządzany z naszego kraju. Ponieważ u nas tak nie jest, ten przeciętnik jest pewnie niższy. Weźmy firmę Medica Polska, która jako pierwsza i jedyna za oferowała pakiety medyczne dla marynarzy i ich rodzin: mają pod tą opieką obecnie ok. 9 tys. marynarzy. To taka prywatna, branżowa kasa chorych. Mamy w firmie ten pakiet i wiemy, co on gwarantuje. Ludzie otwierają oczy ze zdumienia, że można mieć u nas np. rezonans magnetyczny wykonany w 72 godz.

A na marynarzach zarabiają przecież też hotele, firmy transportowe... Powstają tu firmy, w tym takie jak moja, zajmujące się nie tylko rekrutowaniem załóg, ale także „shipmanagementem”, zatrudniając doświadczonych marynarzy, np. mechaników okrętowych, na lądzie. Mamy tu kapitał ludzki, którego brakuje w niektórych innych krajach, jak Wielka Brytania, Norwegia, Niemcy czy Dania. Na jego bazie można wiele zbudować. Nie słyszałem, żeby ktoś zrobił analizę, pokazującą ilu Polaków pracuje jako superintendenci techniczni czy *marine super-intendents*, ale jest to już poważna grupa. Jest to kapitał, który przy tym systemie, jaki istnieje w naszym państwie, ciężko będzie wykorzystać. Nie ma warunków dla armatorów, które zachęcałyby ich do otwierania biznesów w Polsce.

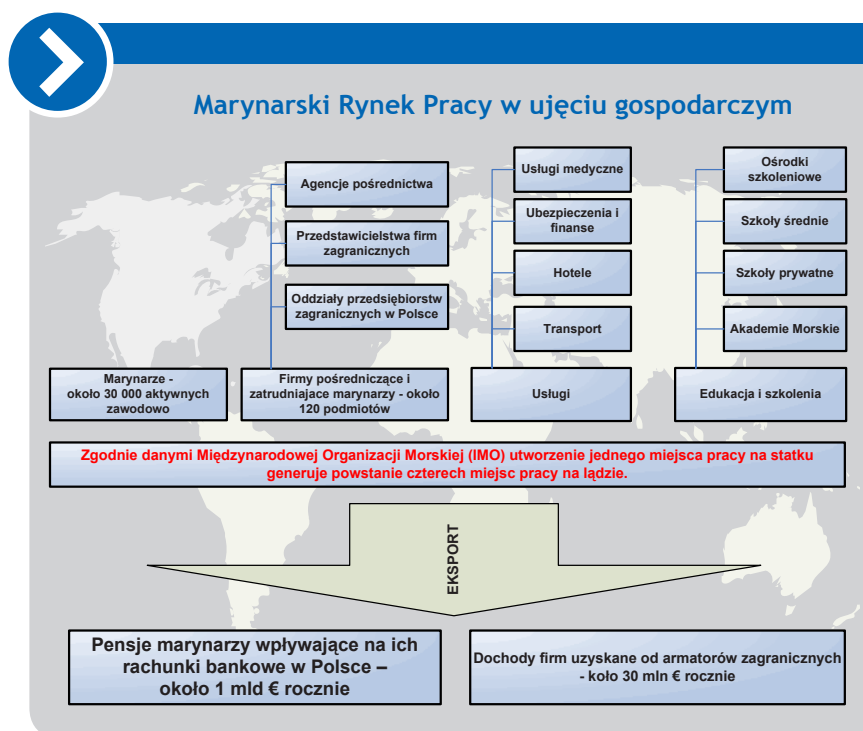
- Jakiś czas temu Unia Europejska podjęła działania na rzecz wspierania rozwoju unijnych bander. W jednym kraju udaje się to lepiej, w innych gorzej.

- Chodzi tu o tzw. dozwoloną pomoc ze strony państwa dla transportu morskiego. Czytałem raport ECSA na ten temat, który obejmował okres do 2008 r. Ale wynikało z niego, że znajdowaliśmy się wtedy za Bułgarią. Nic nowego od tego czasu nie powstało, więc zapewne utrzymaliśmy tę pozycję. Wymieniona wcześniej Dania miała wtedy wdrożone ok. 60 różnych działań z zakresu dozwolonej pomocy państwa dla transportu morskiego. My mieliśmy zero. Trudno jest zaprzeczać faktom.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:

Maciej Borkowski



◉ Według nowej ustawy, za pośrednictwem pracy na statkach odpowiedzialne są nie tylko państwowe, ale również prywatne agencje zatrudnienia. Spoczywa na nich bardzo wiele obowiązków m.in. dokonania analizy i weryfikacji, czy proponowane przez armatora warunki pracy i życia marynarzy na statku są prawidłowe i w pełni odpowiadają wymogom konwencyjnym.

Bardziej szczegółowo, aniżeli w ustawie obecnie obowiązującej, opisano kwestie dotyczące repatriacji oraz odszkodowań dla marynarzy, w przypadku utraty lub zatonięcia statku. Obowiązek dokonania repatriacji marynarza, który pozostał za granicą bez własnej winy, ciąży na armatorze, z którym zawarł on umowę o pracę. Gdy armator nie podejmuje działań zmierzających do repatriacji w odpowiednim czasie, lub nie może pokryć jej kosztów, dyrektor urzędu morskigo, we współpracy z polskim konsulem, organizuje ją na koszt Skarbu Państwa. Ten zaś ma prawo dochodzenia zwrotu kosztów od armatora.

Novum, w stosunku do obowiązującej ustawy, jest wprowadzenie pojęcia „marynarskiej umowy o pracę”, która może być zawarta na czas nieokreślony, określony lub na czas podróży morskiej, co odróżnia tę umowę od umowy o pracę zawartej na podstawie Kodeksu Pracy¹.

Zgodnie z propozycją zawartą w projekcie ustawy, wymiar corocznego, płatnego urlopu wypoczynkowego zostaje ustalony na co najmniej 2,5 dnia pracy, z upływem każdego miesiąca zatrudnienia marynarza na statku. Ponadto, został wskazany wymiar urlopu wyrównawczego, jako dni wolnych od pracy, przysługujących marynarzowi z uwagi na specyfikę zawodu i konieczność spędzania przez niego czasu wolnego od pracy na statku będącym w podróży morskiej. Zgodnie z projektem ustawy, marynarzowi przysługuje 5 dni ponad normę określoną w marynarskiej umowie o pracę za każdy miesiąc przebywania na statku.

Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało podział wynagrodzenia za pracę na wynagrodzenie podstawowe oraz dodatek morski, który będzie zwolniony z podatku dochodowego, do wysokości diety z tytułu służbowej podróży zagranicznej, za każdy dzień pracy na statku w podróży międzynarodowej. Obecnie dieta ta wynosi 45 USD dziennie. Będzie to forma ulgi podatkowej, która (obok podatku tonażowego) ma obniżyć koszty działalności i uatrakcyjnić polski rejestr.

Duże zmiany, w stosunku do obecnie obowiązującej ustawy, występują w kwestiach dotyczących zachowania bezpiecznych i higienicznych warunków pracy oraz zapobiegania wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym. Armator ma obowiązek zapewnić, aby pomieszczenia pracy i mieszkalne na statku spełniały wymagania przepisów Konwencji MLC w zakresie powierzchni, dopuszczalnego hałasu, drgań, oświetlenia



Fot. M. Czarojć

i czystości powietrza. Ma obowiązek nieodpłatnie dostarczyć marynarzom środki ochrony indywidualnej, zabezpieczające przed działaniem niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia czynników, występujących na statku.

Zasadniczą różnicą, w stosunku do obowiązującej ustawy, jest obowiązek posiadania „morskiego certyfikatu pracy” dla każdego statku o tonażu brutto 500 GT i powyżej, uprawiającego żeglugę międzynarodową. Potwierdza on, że na statku przestrzegano się norm w zakresie warunków pracy i życia marynarzy. Wydaje go dyrektor urzędu morskigo właściwego dla portu macierzystego statku na wniosek armatora, na okres nieprzekraczający 5 lat.

Ponadto, w projekcie ustawy znalazły się również kwestie dotyczące kontroli i inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku. Proponuje się, żeby dokonywane one były przez organy inspekcyjne, którymi – w stosunku do statków o polskiej przynależności – będą: Państwowa Inspekcja Pracy, Państwowa Inspekcja Sanitarna oraz dyrektorzy właściwych urzędów morskich.

Konwencja MLC wskazała, iż niezbędny jest uregulowanie w prawie krajowym procedury składania skarg przez marynarzy. W projekcie poświęcono temu zagadnieniu oddzielny dział. Na statku prowadzi się rejestr skarg obejmujący: imię, nazwisko oraz stopień i funkcję osoby składającej skargę, datę złożenia i opis czego dotyczy skarga oraz podjętych w odniesieniu do niej decyzji.

W sposób bardzo szczegółowy zaznaczono kwestie dotyczące spraw socjalnych. Każdy marynarz, po przybyciu statku do portu, ma prawo korzystania z jego zaplecza socjalnego. Takich uregulowań nie było w dotychczasowych przepisach. Każdemu marynarzowi przysługuje dostęp do obiektów i urządzeń socjalnych na lądzie, niezależnie od: narodowości, rasy, płci, wieku, wyznania, poglądów politycznych, przynależności związkowej, pochodzenia etnicznego lub społecznego oraz od państwa bandery statku, na którym wykonuje pracę.

Zasadniczą zmianą, w stosunku do obowiązującej ustawy, jest pominięcie w nowych zapisach pracy rybaków. Decyzja ta

została podyktowana specyfiką pracy na kuterach rybackich, która spowodowała, iż 30 maja 2007 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy przyjęła Konwencję Nr 188 o pracy w sektorze rybactwa. Ze względu na wyraźne rozgraniczenie kwestii zawartych w Konwencji MLC i Konwencji Nr 188 uznano, że zapisy dotyczące pracy rybaków powinny znaleźć się w odrębnym akcie prawnym. Niemniej jednak, w projekcie utrzymane zostały w mocy artykuły ustawy z 1991 r., odnoszące się do pracy rybaków, do czasu ratyfikacji przez Polskę Konwencji Nr 188.

W ustawie zostały wskazane przepisy szczególne, dotyczące pracy na statkach innych niż morskie handlowe, tj. statki pełniące pogotowie ratownicze, na których marynarze są zobowiązani do prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz do utrzymywania stałej gotowości. Z uwagi na specyfikę pracy na takich statkach, zostały wskazane inne uregulowania prawne, dotyczące np. czasu pracy czy wymiaru urlopu wypoczynkowego.

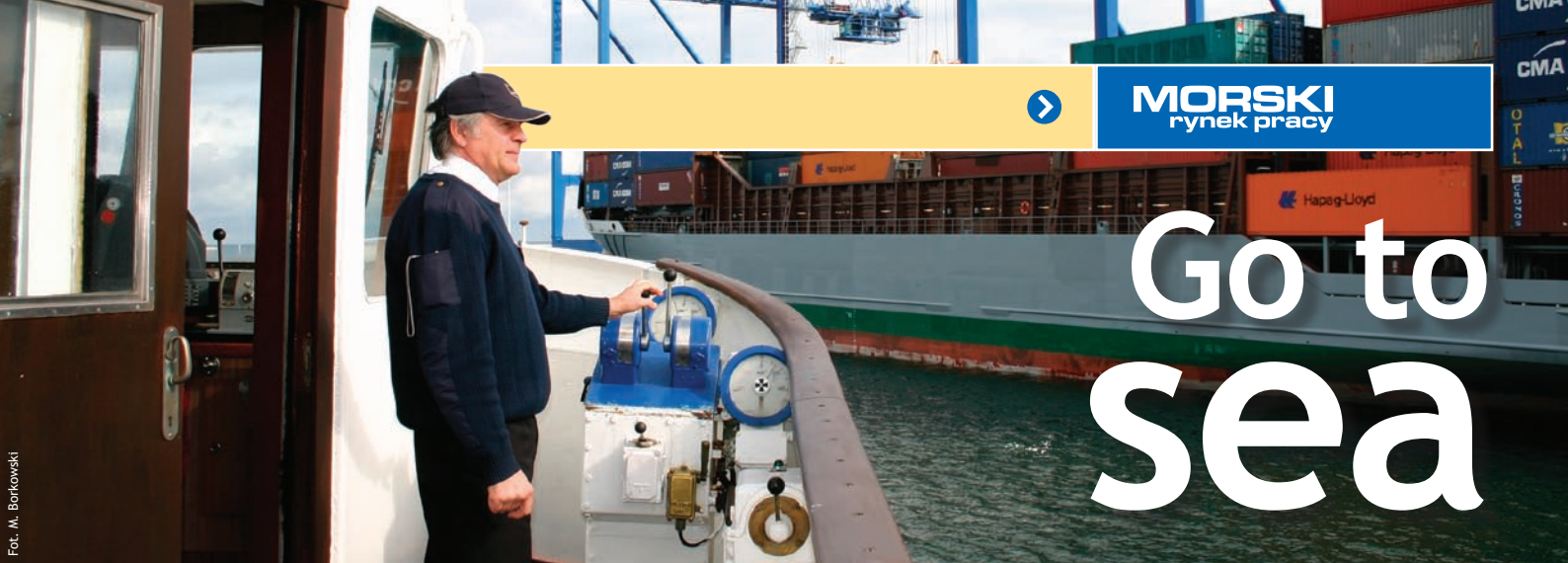
Przygotowywana ustawa jest kolejną propozycją nowego prawa pracy dla marynarzy, wypracowaną podczas wielu spotkań międzyresortowych i konsultacji społecznych. Jest szansą na poprawę warunków sprawnego funkcjonowania armatorów na polskim rynku żegludowym, a przede wszystkim pomoże zapewnić prawidłowe, zgodne z międzynarodowymi standardami, warunki pracy i życia marynarzy.

Niestety, nie udało się wypracować w pełni satysfakcjonujących rozwiązań legislacyjnych w zakresie podatku dochodowego, czy ubezpieczeń społecznych marynarzy. Pewne rozwiązania znajdują się już w innych ustawach. Ministerstwo Infrastruktury nadal pracuje nad projektem, który został przekazany ponownie do uzgodnień międzyresortowych. Szybkie wejście w życie ustawy implementującej zapisy Konwencji MLC będzie dobrym prognozykiem do jej ratyfikacji przez Polskę.

Iwona Strzeżek

Departament Transportu Morskiego
i Żeglugi Śródlądowej
Ministerstwo Infrastruktury

¹ W przypadku zawarcia kolejnej marynarskiej umowy o pracę, nie stosuje się przepisów art. 25¹ Kodeksu pracy, stanowiącego, że „zawarcie kolejnej umowy o pracę na czas określony jest równoznaczne w skutkach prawnych z zawarciem umowy o pracę na czas nieokreślony, jeżeli poprzednio strony dwukrotnie zawarły umowę o pracę na czas określony na następujące po sobie okresy”.



Go to Sea

„Idź w morze” - to hasło kampanii Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) mającej zachęcić młodych ludzi do związania swojej kariery zawodowej z morzem, a także z szeroko pojętym przemysłem morskim. Kampania wspierana jest także przez: International Labour Organization (ILO), Baltic and International Maritime Council (BIMCO), International Chamber of Shipping/International Shipping Federation (ICS/ISF), International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) i International Transport Workers Federation (ITF).

Jak podkreślił Efthimios Mitropoulos, sekretarz generalny IMO, zawód marynarza jest dobrze płatną profesją, dającą duże możliwości rozwoju zawodowego.

- Istnieją także inne zalety tego zawodu, jak chociażby fakt, iż praca ta nie jest nudną posadą biurową, ale daje możliwości podróży, możliwość poznawania i pracy z ludźmi z różnych krajów, i wzajemnego oddziaływania oraz nauki o różnorodnych kulturach i, oczywiście, możliwość długiego przebywania poza domem - stwierdził E. Mitropoulos.

Jego zdaniem, aby kampania odniosła zamierzony sukces, musi skupić się na osiągnięciu następujących celów:

- ❖ przedstawienie bardziej korzystnego wizerunku przemysłu morskiego;
- ❖ przekazanie wiedzy wśród młodzieży o korzyściach, jakie oferuje praca na morzu, podkreślenie zmiany jakości życia na morzu np. poprzez większe powiązanie jej z alternatywnymi możliwościami pracy na lądzie.

Konwencja STCW sprawia, co prawda, że marynarze są coraz lepiej wykształceni i wyszkoleni, a przez to są w stanie zapewnić bezpieczną eksploatację statków, jednak ich malejąca, z roku na rok, liczba (szczególnie tych wykwalifikowanych) budzi coraz większe obawy IMO. Według szacunków BIMCO i ISF, do 2015 r. w światowej żegludze będzie brakowało 27 tys. oficerów, a w sumie zabraknąć może prawie 84 tys. marynarzy. Staje się to szczególnie niepokojące ze względu na wchodzenie do eksploatacji coraz większej liczby nowoczesnych i zaawansowanych technicznie jednostek.

Zdaniem IMO, obecnie w niektórych częściach świata, nawet w tradycyjnych mor-

skich krajach, istnieje wyraźna niechęć ze strony młodych ludzi do wyboru zawodów związanych z gospodarką morską. Nawet ci, którzy decydują się na taki wybór, szybko rezygnują z pracy na morzu. Dlatego organizacja stara się przypomnieć, że praca marynarza stanowi także istotną część przemysłu usług, który znacznie przyczynia się do zrównoważonego rozwoju i dobrobytu na świecie. Ponadto, żegluga to bezpieczny, sprawny i przyjazny środowisku sposób transportu, obsługujący ponad 90% światowego handlu. Drogą morską przewożone są głównie takie produkty jak zboża i ropa naftowa. Prowadzi to nieuchronnie do wniosku, że bez transportu morskiego połowa świata będzie głodować z braku zboża, a druga połowa zamarnieć, z braku paliwa. Ta ogromna praca wykonywana jest przez blisko 100 tys. statków handlowych, obsługiwanych przez ponad 1 mln marynarzy z całego świata.

Dlatego też, zdaniem IMO, należy poczynić odpowiednie kroki, aby ukazać młodym ludziom, że kariera na morzu może być bardziej atrakcyjna niż zawody na lądzie. W związku z tym, należy zmienić sposób postrzegania zawodu marynarza. Niektóre firmy i organizacje podjęły już inicjatywy w tym kierunku, jednak IMO uważa, że można zrobić więcej. Chodzi głównie o promocję pracy na morzu za pomocą mediów, w szczególności elektronicznych oraz podczas różnego rodzaju konferencji i innych imprez publicznych. Branża morska powinna nadal wspierać kampanie mające na celu poprawę swojego wizerunku (takie jak np. Shipping Facts, Poseidon Challenge) i zapraszać do współpracy ważne osoby. Z kolei organizacje branżowe mogą wspólnie opracowywać standardy prezentacji promujących karierę na morzu, które mogłyby trafiać do szkół. Temu celowi może służyć np. publikowanie książek o tematyce morskiej, skierowanych do dzieci. Można starać się także zachęcać pracowników innych zawodów, przydatnych na statku, do zwrócenia się ku pracy na morzu.

Przemysł morski musi również przyjrzeć się dzisiejszemu stylowi życia i zrobić więcej, aby uczynić pracę marynarzy, z dala od domu, bardziej zbliżoną do życia na lądzie. Może to zostać osiągnięte, m.in., poprzez: skrócenie okresu służby na statku, kontraktów długoterminowych, częstszych urlopów, wprowadzenie ubezpieczenia społecznego czy poprawę komunikacji z rodziną (w tym dostęp do internetu). Według IMO, do wyko-

nywania tego zawodu powinny być zachęcane także kobiety.

Niezbędne jest także wsparcie finansowe branży przy tworzeniu i promocji instytucji szkoleniowych, jak również pomoc w utrzymaniu instytucji już działających. Dotyczy to również wsparcia dla nowych i starszych marynarzy w czasie ich edukacji i szkoleń.

Wyszkolenie odpowiedniej liczby marynarzy wymaga stworzenia odpowiedniej liczby placówek szkoleniowych. Odpowiedzialność za ich tworzenie i utrzymanie leży głównie po stronie rządów. Należy więc wpływać na władze państwowe i ukazywać im konieczność wspierania uczelni morskich.

Ponadto, niezwykle ważne są również inne rządowe rozwiązania, mające pomóc gospodarce morskiej, m.in. podatek tonażowy. Rządy powinny robić więcej, aby wspierać i zachęcać do rozwoju przemysłu morskiego i do poprawy jego wizerunku. Mogą także pośrednio przyczynić się do poprawy standardów i wzmocnienia przyjaznego dla środowiska charakteru branży, np. poprzez wspieranie kampanii promujących ścieżkę kariery morskiej, jako atrakcyjnej i korzystnej alternatywy dla pracy na lądzie (zapewniając działalność odpowiednich instytucji szkoleniowych lub programów uniwersyteckich). Dodatkowo mogą wiele zrobić w celu promowania popytu na karierę morską, np. poprzez uznanie pracy na statku za odpracowanie obowiązkowej służby wojskowej czy szkolenie bezrobotnych w tym kierunku. Ponieważ wiele portów i statków jest pod bezpośrednią kontrolą rządu, można również zachęcać uczniów do wizyt na statkach w portach, aby mogli oni rozważyć karierę na morzu.

IMO, jak również współpracujące z nią organizacje, będą także same starały się zachęcać rządy do działań w kierunku popularyzacji i wspierania gospodarki morskiej. Kwestia ta ma być podnoszona podczas każdego spotkania przedstawicieli IMO z władzami państwowymi oraz poprzez spotkania z kluczowymi organizacjami i osobami reprezentującymi przemysł morski w danym kraju. Ponadto, podczas takich wizyt odwiedzane będą ośrodki szkoleniowe i uczelnie kształtujące marynarzy. Dodatkowo IMO chce, aby przykłady i różne rodzaje ścieżek kariery dla marynarzy dostępne były w internecie, na stronach organizacji związanych z gospodarką morską.

(pete)