

**Jaka jest *nomen omen* waga problemu bezpieczeństwa pracy w portach?  
Przeładunki w polskich portach przekroczyły w 2018 roku barierę 100 mln ton, a  
zarządy morskich portów odprowadziły do budżetu 40,6 mld zł podatków. Wyniki za  
rok 2019 są podobne.**



Dane o przeładunkach w portach podało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Już dzisiaj widać, że polskie porty w ubiegłym roku były liderem w przeładunkach kontenerów na Bałtyku. Liczba TEU (miara pojemności używana w odniesieniu do portów i statków. Jest ona równoważna objętości standardowego kontenera o wymiarach 6,10 × 2,44 × 2,59 metra, czyli 39 m sześć.) przekroczyła 3 miliony.

O 6,4 proc. do 52,2 mln ton wzrosły między 2018 a 2019 rokiem przeładunki w porcie w Gdańsku po imponującym wskaźniku wzrostu (rok do roku) o 23 proc. w 2018 r. i o 21,6 proc. w 2017 r. W Gdyni w tym samym czasie przeładowano o 2,2 proc. więcej, czyli 24 mln ton. Port Gdynia kontynuuje tendencję wzrostową. W 2019 r. przeładowanych zostało tam 897 tys. TEU, co oznacza progres o 11,6 proc. rok do roku. Spadły natomiast, o 3,3 proc., przeładunki w porcie Szczecin-Świnoujście do 32,2 mln ton.

Według wyliczeń Shanghai Maritime University port Gdańsk zajął w minionym roku 15. pozycję w Europie i wszedł tym samym do grona największych portów kontenerowych według wielkości przeładunków w TEU. Awans był imponujący - z 63. miejsca w roku 2007 na miejsce 15. w 2019.

Te wyniki wypracowują nasi portowcy. To pokazuje skalę wyzwań przed w pełni profesjonalną kadrą portowców, w której na amatorszczyznę nie ma miejsca.

Do Gdańska zawinęło w ubiegłym roku 3 tysiące statków handlowych. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zarobił w 2019 roku 60,2 mln zł netto, przy przychodach 257 mln zł. To pozwoliło Gdańskowi na czwartą pozycję na Bałtyku, za rosyjskimi Ust Ługą, Primorskiem i Sankt Petersburgiem, a przed Kłajpedą i Goeteborgiem. Oczywiście pozycja trzech największych europejskich portów kontenerowych: Rotterdamu, Antwerpii i Hamburga pozostaje i tak niezagrożona. Obsłużyły one w 2019 roku ponad 35,9 mln TEU (+4,6 proc. rok do roku), co stanowi 45,4 proc. łącznej przepustowości piętnastu największych portów nad Bałtykiem.

Do utrzymania korzystnych trendów niezbędne są inwestycje i kadra. Najważniejsze inwestycje to Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni i terminal kontenerowy w Świnoujściu oraz pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin (do 12,5 metra). Trwa modernizacja linii kolejowych do strategicznych portów morskich.

### **Pracownicy czy sprzedawcy usług?**

Jeśli dokerzy przygotowują się do protestu, to wiadomo, że osią sporu jest zatrudnianie osób z firm zewnętrznych na podstawie umów cywilnoprawnych, czyli tzw. kupowanie usług od agencji pracy tymczasowej i firm zewnętrznych.

Kierownictwo terminali woli mówić o nabywaniu usług, niż o zatrudnianiu poprzez zewnętrzne podmioty. Dlaczego? Otóż związkowcy żądają zapewnienia bezpieczeństwa warunków pracy i organizacji pracy, gdyż ta wykonywana jest przez pracowników w jednych zespołach roboczych (przy przeładunku i w usługach transportowych) z osobami zatrudnionymi przez podmioty zewnętrzne.

Dopytywaliśmy, czy kierowcy mają angaż (umowę o pracę) z DCT? Zapewniono nas, że kierowcy pojazdów wewnętrznych zatrudniani przez DCT Gdańsk pracują w oparciu o umowy o pracę, a DCT Gdańsk „tylko w ograniczonym zakresie nabywa usługi w zakresie transportu kontenerów ciągnikami terminalowymi od wyspecjalizowanych podmiotów zewnętrznych”.

### **Usługa czy pracownik?**

Najważniejszą zmianą, jaką proponuje Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, jest nowelizacja Ustawy o pracownikach tymczasowych. Zmiana, którą

proponują związkowcy, obejmuje nie tylko agencje pracy tymczasowej, ale też innych pracodawców użyczających pracowników na rzecz podmiotów trzecich, którzy automatycznie stają się pracodawcą użytkownikiem.

Jak to działa? Pracodawcy - terminale - zawierają umowy/kontrakty z podmiotami, które są agencjami pracy tymczasowej lub agencjami pośrednictwa pracy o świadczeniu usług podwykonawczych. Kolejny etap to zawieranie umów cywilnoprawnych pomiędzy agencjami a pracownikami. Terminale portowe kupują „usługi”. Aby uniknąć wszelkich zmian stosunku pracy, nie prowadzą ewidencji czasu pracy, nie sporządzają protokołów z wypadków, dla terminali portowych jest to „usługa”, a nie najem pracowników. „Usługa” nie potrzebuje stanowiskowych szkoleń BHP, badań lekarskich do pracy na wysokości, szkolenia przy transportowaniu materiałów niebezpiecznych, środków ochrony indywidualnej, ubrań roboczych, urlopu czy posiłków profilaktycznych.

Ów „system”, który stał się podstawowym narzędziem regulacji polityki płacowej i zatrudnienia, stwarza warunki i daje argumenty pracodawcom, by pracownikom nie podnosić wynagrodzeń lub robić to tylko o niezbędne minimum.

Powoduje to u pracowników frustracje i poszukiwanie dodatkowych okazji zarobkowych. Tu z „pomocą” przychodzą bardzo często powyższe agencje, które oferują dodatkową pracę w innym terminalu. W ten sposób, po ośmiu godzinach pracy w swoim macierzystym zakładzie, ta sama osoba, tego samego dnia, idzie pracować kolejne osiem do sąsiedniego terminalu. Taki pracownik jest przemęczony i zdemotywowany, co stanowi główny powód wielu wypadków przy pracy bądź zdarzeń niebezpiecznych.

## **Konwencja**

Polska ratyfikowała 11 kwietnia 2008 roku konwencję MOP 181 dotyczącą prywatnych biur pośrednictwa pracy. Artykuł 2 ust. 2 konwencji mówi że ma ona zastosowanie do wszystkich kategorii pracowników. Zgodnie z art. 11 sygnatariusz podejmie niezbędne środki w celu zapewnienia właściwej ochrony pracownikom zatrudnionym przez prywatne biura pośrednictwa pracy, w kwestiach: wolności zrzeszania się, rokowań zbiorowych, minimalnej płacy, czasu pracy, świadczeń z ubezpieczenia społecznego, dostępu do szkolenia, odszkodowania w przypadku wypadków lub chorób zawodowych.

Dotychczas państwo nie zagwarantowało osobom wykonującym pracę w portach punktów zawartych w artykule 11 konwencji.

## Urząd Morski

Nadzór nad bezpieczeństwem pracy przeładunkowej w terminalach portowych nie jest sprawowany przez Urząd Morski. Niezbędna jest nowelizacja Ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej. Urząd Morski miałby obok nadzoru pełnić także funkcje kontrolne i doradcze: to ewidencja wypadków i wszystkich zdarzeń przy pracach przeładunkowych, zapobieganie wypadkom i kontrola chorób zawodowych, kontrola systemu szkoleniowego.

Urząd Morski, który posiada wykwalifikowane kadry, może z powodzeniem realizować zadania związane z rejestracją robotników portowych, zgodnie z ratyfikowaną konwencją MOP nr 137.

## Akcje godnościowe

Komitet Bałtycki Sekcji Transportu Morskiego ETF (Europejska Federacja Transportowców) we współpracy ze związkami zawodowymi marynarzy i portowców z regionu Morza Bałtyckiego przeprowadzał przez dekadę Bałtycki Tydzień Kampanii obejmujący porty krajów bałtyckich oraz Norwegię.

Dla marynarzy system tanich bander (FOC) oznacza pozbawienie ich podstawowych praw i przywilejów pracowniczych oraz powoduje rozluźnienie tradycyjnych więzi z krajowymi związkami zawodowymi. FOC spowodował zaciemnienie i zagmatwanie systemu zatrudnienia marynarzy. Zarząd techniczny i załogowy jest przekazywany osobnym podmiotom, jeszcze inne firmy zajmują się zarządzaniem komercyjnym.

Związki zawodowe portowców zmagają się z nie mniejszymi zagrożeniami. Stąd w roku 2006 międzynarodowa ITF rozpoczęła kampanię przeciwko tzw. wygodnym portom (POC). Kolejnym wspólnym zagrożeniem marynarzy i portowców jest wykonywanie przeładunków przez załogi statków. Marynarze nie posiadają wystarczających kompetencji do wykonywania tych prac, z reguły nie otrzymują za nie wynagrodzenia i są do nich zmuszani przez pracodawców kosztem przysługującego im czasu wypoczynku. Dlatego w starania o akceptowane przez ITF układy zbiorowe dla marynarzy, gdzie funkcjonuje tzw. klauzula dokerska, w coraz większym stopniu angażują się związki zawodowe portowców, które bronią miejsc pracy dla swoich członków.

Praktyki samoprzeładunku prowadzą również do zmniejszenia konkurencyjności portowych firm przeładunkowych, ograniczają zakres zlecanych prac i w konsekwencji prowadzą do zwolnień wśród pracowników portowych.

Kampania w szczególności skupia się na przeciwdziałaniu przypadkom zatrudniania marynarzy do prac przeładunkowych, w tym do mocowania i rozmocowywania ładunków. Taka dodatkowa praca nie tylko naraża marynarzy na wypadki i godzi w interesy dokerów. Związkowcy zwracają uwagę, że dobrze zamocowany ładunek ma fundamentalne znaczenie dla bezpieczeństwa marynarzy i statków.

Z inicjatywy Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF) prowadzony jest międzynarodowy tydzień akcji Fair Transport Europe. Jej główne hasło to „Razem dla godnych warunków pracy i przeciwko dumpingowi społecznemu w europejskim sektorze transportu” w obronie godnych standardów zatrudnienia i bezpieczeństwa w miejscu pracy pracowników transportu, w sprzeciwie wobec nieuczciwej konkurencji.

*Fragment artykułu, który w całości można przeczytać w marcowym „Magazynie Solidarność”*