

## **POLONIA**

### **Sistema Portuario**

Hay 55 puertos en Polonia. Los tres mayores puertos polacos por volumen total son: Gdansk, Szczecin/Świnoujście y Gdynia.

En 2011, el peso bruto de las mercancías transportadas por vía marítima manipulados en puertos polacos, fue de unos 65 millones de toneladas, en el que Gdansk, Szczecin/Świnoujście y Gdynia tenían acciones de 42, 32 y 23% respectivamente. Para el tráfico de contenedores, puertos polacos eran 13 en la UE y 54 en el mundo en 2010.

La mayoría de los puertos comerciales de Polonia se rigen por las Autoridades Portuarias en forma de sociedad anónima. Independientemente de las normas mínimas de accionariado establecido por la ley, la Tesorería del Estado posee en la actualidad entre el 85 y el 99,5% de las acciones de las Autoridades Portuarias de Gdansk, Gdynia y Szczecin-Świnoujście, y el resto se distribuye entre los municipios y los empleados.

Los Puertos polacos operan bajo un modelo propietario. Los servicios operativos del puerto los realizan empresas privadas. Sin embargo, una serie de empresas estibadoras siguen controladas por la Autoridad Portuaria. En los últimos años, un número empresas de propiedad pública han sido privatizadas. Hoy en día, este proceso de privatización está aún en curso. Además, se establecieron algunas nuevas empresas estibadoras comerciales. En varios casos, el proceso de privatización atrajo capital extranjero.

### **Fuentes del Derecho**

El estatuto y las competencias legales de las Autoridades Portuarias, y el régimen de los terrenos portuarios se rigen por la Ley de Puertos de 20 de diciembre de 1996, que, sin embargo, no contiene ninguna disposición específica sobre el trabajo portuario.

El trabajo de puerto en Polonia se rige por el Código del Trabajo (Ley de 26 de junio de 1974), que no contiene disposiciones específicas del puerto.

La Salud y seguridad laboral están reguladas por el Capítulo 10 del Código de Trabajo y por la Ley de Inspección Nacional del Trabajo de 13 de abril de 2007.

Polonia ratificó el Convenio Nº 137 de la ILO, pero no es Parte de los Convenios Nº 32 y 152.

Por último, los aspectos específicos de la mano de obra portuaria se rigen por las normativas portuarias locales.

En los puertos polacos, solo compañías específicas aplican convenios colectivos de trabajo. Sin embargo, parece que tales acuerdos no están en su lugar en cada empresa, especialmente en las de reciente creación o empresas privatizadas, ningún convenio colectivo puede estar disponible, pero las condiciones de trabajo están reguladas por el empleador en el Reglamento de Trabajo, previa consulta con el representante electo del empleado.

## **Mercado de trabajo**

### **Antecedentes históricos**

En Polonia, los acuerdos laborales portuarios parecen tener una larga tradición. En el puerto de Szczecin, por ejemplo, un gremio portuario ya estaba en funcionamiento en el siglo 14. En el puerto de Gdansk, las operaciones portuarias (el transbordo, el pesaje, embalaje) en el siglo 16 y 17 se llevaron a cabo por funcionarios municipales, nombrados por el mayor o regidor y beneficiando a este respecto a un monopolio. Estos funcionarios tenían derecho a cobrar un impuesto por sus servicios.

Los acuerdos laborales portuarios actuales en Polonia se caracterizan por la reciente transición de una estructura pública a una de mercado privado controlado por el Estado.

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, los principales puertos polacos habían sido gestionados por empresas estatales que actuaban como ramas ejecutivas del Ministerio de Transporte. La propiedad del puerto y de la estructura de gestión fue por lo tanto, estrictamente centralizada. Los Puertos polacos operados Puertos polacos operaban principalmente en nombre de la economía nacional y como puntos de tránsito para los cargamentos de Checoslovaquia y Hungría, en el marco del COMECON. Los trabajadores portuarios fueron empleados por el Estado de forma regular, y se asignan a los diferentes muelles, según fuera necesario, y los trabajadores no necesarios para el trabajo en un buque realizaban otras tareas. Los puertos también emplean trabajadores ocasionales que, sin embargo, no fueron desplegados a bordo de buques o para otros trabajos peligrosos. Estos últimos tenían derecho al dinero de asistencia, pero se les permitió ejercer otra profesión.

Entre mayo y noviembre de 1992, las empresas portuarias estatales polacas se transformaron en sociedades anónimas bajo la Ley de 13 de julio de 1990, sobre la privatización de las empresas estatales.

En 1996, tras la aprobación de la Ley en los puertos polacos y Ley de Puertos, que sentaron las bases para una transición de un servicio completo para un modelo propietario, el Banco Mundial señaló una situación de excesivo empleo en el sector portuario. Asimismo, se informó que, la mayoría de las unidades operativas se separaron formalmente por las Autoridades Portuarias, una verdadera competencia entre los proveedores de servicios portuarios se estaba iniciando.

Simultáneamente a su establecimiento como una sociedad anónima, la Autoridad Portuaria de Gdańsk había formado 28 sociedades de responsabilidad limitada de los antiguos departamentos de la empresa portuaria. En una primera etapa, la Autoridad Portuaria mantiene el 45% de las acciones de estas empresas, el otro 55% es propiedad de los trabajadores. En 1993, la Autoridad Portuaria transfirió su participación del 45% de las empresas en particulares, ahora, en consecuencia, es propiedad de empleados. El Banco Mundial afirma que, aunque esto era formalmente un proceso de privatización, el resultado en el campo todavía estaba lejos de lo que debería esperarse de las operaciones comerciales de los puertos privados, en cuanto a la competencia se refiere. Señaló que todas las empresas estibadoras, trabajaron bajo el "paraguas" del puerto marítimo comercial de Gdańsk, una compañía privada adicional que pertenece a los trabajadores portuarios (80%) y las propias empresas (20%). Esta compañía paraguas realmente hizo todo el marketing de las empresas

estibadoras, sobre la base de una política arancelaria común, y distribuyó el trabajo para mantener a todos ocupados, que no era más que una nueva situación de monopolio de los trabajadores. Incluso si el capital social de las empresas filiales era propiedad de los trabajadores, la Autoridad Portuaria de Gdańsk tenía el control total sobre ellos a través del contrato de arrendamiento anual de infraestructura y equipamiento. El Banco Mundial destacó que de acuerdo a los Puertos y la Ley de Puertos, las autoridades portuarias deberán retirarse de las empresas que operan.

Las autoridades del puerto de Gdynia y Szczecin Świnoujście también establecieron filiales. En este último puerto, los trabajadores obtuvieron el 55% de las acciones.

Mientras tanto, las filiales se privatizaron progresivamente por la venta de acciones a inversores externos. Además, las nuevas empresas se establecieron sobre la base de los términos acordados con las Autoridades del Puerto. Pero en 2012, la privatización total de todas las empresas estibadoras aún no se ha logrado.

### **Regulaciones**

Bajo el sistema de trabajo actual del puerto, todos los trabajadores portuarios en Polonia son empleados directamente por empresas estibadoras. Estas empresas no están obligadas a unirse a una organización de empresas o un pool, y no compiten entre sí.

Aunque Polonia ratificó el Convenio Nº 137 de la ILO, los trabajadores portuarios no tienen que estar inscritos en un registro central o en todo el puerto. Un informe de la ILO de 2002 menciona que en Polonia, la tarea de registrar a los trabajadores portuarios, cae a los empleadores. Así sigue siendo hoy en día.

Todos los trabajadores portuarios de las empresas públicas o privadas de manejo de carga son, por regla general, empleados de forma permanente.

Sin embargo, no existe una prohibición sobre el empleo de los trabajadores temporales a través de agencias de empleo en determinados momentos, siempre y cuando todos los trabajadores fijos se empleen con eficacia. Según se informa, las terminales privadas se basan regularmente en dicho empleo. También se contratan trabajadores ocasionales como estudiantes. Nos informaron de que al menos tres operadores de terminales de contenedores en Gdansk y Gdynia confían en los servicios de la agencia Kadry Agencja Pracy Tymczasowej que también suministra operadores de grúas certificados y colabora en programas de formación; para otros trabajos, como conductores de carretillas elevadoras, compiten más agencias. El buen hacer de los trabajadores temporales se puede convertir en un trabajo permanente.

No hay salas de contratación de los trabajadores portuarios en los puertos polacos.

Además, no se hace ninguna distinción entre los trabajadores portuarios que trabajan en la costa y los que trabajan a bordo y entre los trabajadores portuarios como tal (que trabajan en el buque / tierra-interfaz) y trabajadores del almacén o de logística en el puerto. Como regla general, los trabajadores portuarios se pueden mover de un trabajo a otro.

Según se informa, las empresas comerciales de manejo de carga pueden contratar nuevo personal mediante contratos de empleo, en cuyo caso no se deben cumplir convenios

colectivos. Esa fuerza de trabajo permanente adicional a menudo se selecciona después de un período de trabajo temporal a través de una agencia de empleo.

Un gerente de otra empresa bajo control privado nos informó que las cualificaciones de los trabajadores portuarios están determinadas por la empresa. El empresario organiza pruebas médicas, psicológicas, etc. según sus propias necesidades. A través de las pruebas y exámenes adicionales, los empleados pueden desarrollar una carrera dentro de la empresa. Como resultado, se hace rotación entre trabajadores. En cuanto a las operaciones diarias, el empresario dijo tiene gran flexibilidad, en particular sobre la composición de las pandillas, lo que él considera una importante ventaja competitiva.

En teoría, los trabajadores portuarios se pueden transferir temporalmente de una empresa a otra, aunque en la práctica esto no sucede.

Los trabajadores portuarios gozan de la prestación por desempleo de acuerdo con la ley general de la seguridad social.

### **Datos y cifras**

La Oficina Central de Estadísticas de Polonia mantiene estadísticas detalladas sobre la economía marítima, que se publican en un anuario, del que hemos extraído los datos sobre "las entidades de la economía marítima" en el manejo de carga y almacenamiento en los puertos marítimos. Un experto en la Autoridad Portuaria de Gdansk estima que los trabajadores de oficinas representan entre el 10 y el 30% de todos los trabajadores de las empresas operadoras, mientras que el porcentaje es casi el 100% a las Autoridades Portuarias.

Algunos datos son: 423 operadores de manipulación de carga, entre los cuales 198 empresas comerciales, emplean a 7.487 empleados, de que, supuestamente, 5990 (20%) son trabajadores portuarios, propósito del presente estudio.

La Autoridad del Puerto de Gdansk mencionó un número de 104 empleadores en su puerto en 2011.

Curiosamente, la Oficina Central de Estadística también mantiene datos sobre la remuneración bruta mensual promedio en el sector marítimo, incluido en el manejo y almacenamiento de los puertos marítimos de carga, pero, este tema está más allá del alcance de nuestro estudio.

Hay dos principales sindicatos de trabajadores portuarios: la Sección de Trabajadores Portuarios independiente del y el Sindicato Autónomo de Solidaridad ((NSZZ) y el Sindicato Libre de la economía de los Trabajadores (WZZPGM).

Según se informa, Solidarnosc todavía mantiene una posición especialmente fuerte entre los trabajadores de las empresas estibadoras que han permanecido bajo control de las autoridades portuarias. En las nuevas empresas, de propiedad privada, sin embargo, las organizaciones de trabajadores tienen mucho menos poder de negociación. Las cifras de afiliación o acciones detalladas no están disponibles. La Autoridad del Puerto de Gdansk declaró que el 50% de sus propios empleados están sindicalizados, pero que el porcentaje es mayor para los trabajadores portuarios. En las terminales privatizadas, la densidad sindical es probablemente menor.

En Polonia en su conjunto, la densidad sindical se estima alrededor del 15%, una de las tasas más bajas de la UE.

### **Cualificación y formación**

Incluso si no son plenamente compatibles, las respuestas a nuestro cuestionario indican que los siguientes tipos de formación reglada están disponibles para los trabajadores portuarios en Polonia:

La formación especializada como parte de un programa regular de educación (escuela secundaria); Continua o formación avanzada después de programa educativo regular.

- Cursos de introducción para los nuevos participantes;
- Cursos para trabajadores portuarios establecidos;
- Formación en seguridad y primeros auxilios;
- Cursos de especialización en determinadas categorías como operadores de grúas, equipos de manipulación de contenedores, carretillas elevadoras, de amarre y sujeción personal, apuntadores, señaladores y técnicos frigoríficos;
- Formación dirigida a la disponibilidad de los trabajadores portuarios polivalentes;
- Reciclaje de los trabajadores portuarios lesionados y redundantes.

En la mayoría de los casos, la formación es obligatoria.

El Ministerio de Transporte, Vivienda y Economía Marítima nos proporcionó un plan de estudios para el puerto y las técnicas de operación de terminales publicadas por el Ministerio de Educación, que abarca lo siguiente:

- Términos profesionales relativos a los puertos marítimos y terminales.
- Leyes y reglamentos sobre los puertos marítimos y terminales.
- Tipos y funciones de los puertos marítimos y terminales.
- Normas sobre el manejo de los buques.
- Normas sobre el manejo de carga en los puertos marítimos y terminales.
- Normas sobre pasajeros y manipulación en los puertos marítimos y terminales de equipaje.
- Normas relativas a otros medios de transporte utilizados en los puertos marítimos y en las terminales.
- Normas sobre seguridad y protección del trabajo.
- Normas sobre protección del medio ambiente.
- Telecomunicaciones.

Como ya hemos mencionado, los operadores de terminales privatizadas parecen tener, por regla general, libertad de decidir sobre cuestiones de cualificación y formación.

Un operador de la terminal de contenedores de propiedad privada explicó, que todos los nuevos empleados de la terminal tienen que asistir a un curso de capacitación inicial en la empresa sobre salud y seguridad en el trabajo, así como una formación PBIP.

Estas sesiones de formación las imparten el responsable de seguridad, que es un especialista en salud ocupacional y en seguridad, y un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Además, la formación en mercancías peligrosas (Código IMDG) Marítima Internacional

está organizada para todo el personal operativo. Cada 3, 4 o 5 años (dependiendo de la posición del trabajador) se hacen sesiones de capacitación en salud y seguridad. La capacitación es proporcionada por instructores internos de las organizaciones.

Según se informa, la Ley requiere la formación STS, RTG y R/S. Nadie está autorizado a conducir dicho equipo sin el certificado correspondiente, que sólo se emite después de un examen de oficial. El examen es organizado por la Oficina de Inspección Técnica (Urząd Dozoru Technicznego, UDT), que es una agencia del gobierno responsable de la autorización de todos los dispositivos técnicos de Polonia.

Otro operador de una terminal de contenedores privatizado explicó que su equipo y los trabajadores están certificados por la Agencia de Supervisión de Transporte (Transportowy Dozor Techniczny, TDT) y confirmó que no existe ninguna escuela específica para los trabajadores portuarios. La formación es principalmente una responsabilidad para las empresas.

Algunas reglamentaciones portuarias locales establecen requisitos en materia de formación de los trabajadores que manipulan mercancías peligrosas.

## **Cuestiones de salud y seguridad**

### **Regulaciones**

El Reglamento de 6 de julio de 1993 del Ministerio de Transporte y Economía Marítima en cuanto a la salud y seguridad en el trabajo en el mar y en el interior de los puertos contiene los siguientes capítulos:

- Capítulo 1: Disposiciones preliminares.
- Capítulo 2: Requisitos generales: Cualificaciones y responsabilidades de los trabajadores; Cuestiones de organización; Muelles, embarcaderos, caminos y patios; Almacenes; Aparatos de iluminación y electrónica.
- Capítulo 3: Dispositivos, equipos de manipulación de la carga: Requisitos generales; Vehículos de motor; Transportadores de gravedad; Transportadores mecánicos; Cabrestantes / Brochadoras; Equipo auxiliar de manejo de carga (Requisitos generales; eslingas; Puentes, plataformas, platos, pallets, bandejas de carga; receptores electromagnéticos).
- Capítulo 4: El acceso a la embarcación para los trabajadores.
- Capítulo 5: trabajos preparatorios a bordo del buque: Apertura y cierre de las escotillas y los equipos de manejo de carga; Asegurar las escotillas de las bodegas...
- Capítulo 6: Manipulación de la carga: Requisitos generales; Manipulación de la madera y de carga general; La manipulación de la carga a granel; Otras operaciones a bordo del buque.
- Capítulo 7 especialización de carga, descarga las operaciones de amarre; La limpieza de las bodegas de carga.
- Capítulo 8: El almacenamiento de la carga.
- Capítulo 9: Disposiciones finales.

El Reglamento define la manipulación portuaria, como las actividades asociadas al manejo de carga en la navegación marítima y la navegación interior de los buques, y todos los otros medios de transporte de agua y tierra, incluyendo las actividades relativas a la manipulación

de carga, almacenamiento, disposición, transferencia de cargas en almacenes y en los lugares de almacenamiento para el posterior transporte.

El Cumplimiento de las normas de salud y seguridad se garantiza a través de la intervención de la Autoridad Portuaria, el Capitán de puerto, el operador de la terminal y de la Inspección del Trabajo.

## **Hechos y figuras**

De acuerdo con el Ministerio de Transportes polaco, no hay estadísticas disponibles sobre accidentes y enfermedades profesionales en relación con el trabajo en los puertos, pero las Inspecciones Regionales del Trabajo están informados sobre todos los incidentes en la zona portuaria .

A mediados de noviembre de 2012, la Inspección Nacional del Trabajo nos informó que en el período 2010-2012, sus inspectores investigaron 7 accidentes relacionado con el trabajo en los puertos. Parece que estos datos no sólo se refieren a la mano de obra de puerto como se define para el propósito de la presente estudio.

La Inspección Nacional de Trabajo investiga las circunstancias y causas de los accidentes de trabajo que los empleadores comunican de manera obligatoria. Por lo tanto, es incapaz de proporcionar los índices de frecuencia y gravedad.

Los datos facilitados por la Oficina Central de Estadística (GUS) muestran que en el período 2010-2011, se produjeron un total de 162 accidentes de trabajo relacionados con el agua: Lagos, ríos, puertos y a bordo de todo tipo de buques, plataformas, etc.

El Instituto de Industria Marítima y Medicina de Gdynia ha Llevado a cabo una serie de interesantes Estudios sobre Salud y Seguridad en el Trabajo portuario.

Por ejemplo, en 1990 se publicó el Estudio de las Naciones Unidas sobre el Gasto energético de los Trabajadores Portuarios que realizan la carga pesada, descarga y otros grupos de trabajadores.

Los Resultados indicaron que el trabajo de los estibadores es pesado y, los restantes grupos de trabajo a veces realizan trabajos de vigorosidad moderada. El trabajo de los estibadores y recortadores se caracterizó por el gran gasto de energía. Cuanto menor es el gasto de energía, mayor es la masa corporal promedio y la incidencia de sobrepeso y obesidad.

En 1996, se publicó un estudio sobre el efecto del trabajo pesado en el sistema músculo-esquelético de los trabajadores portuarios que confirmó que los estibadores realizan trabajos pesados o muy pesados, mientras que el trabajo de otros trabajadores portuarios es moderado. Sin embargo, otros estudios se centraron en las razones de la pérdida de aptitud de los trabajadores portuarios para realizar operaciones pesadas de carga, dolores cervicales y de espalda, bajas por enfermedad, el consumo de oxígeno de los trabajadores que realizan un trabajo pesado y por los operadores de los equipos mecánicos en los puertos, el impacto del ambiente de trabajo en la salud de los trabajadores que manipulan materiales polvorientos (especial atención a los sistemas respiratorio y circulatorio), cambios en el electrocardiograma en reposo entre los trabajadores empleados en la carga y descarga de materiales polvorientos...

## Política y temas legales

El principal problema con respecto a los acuerdos laborales portuarios parece ser la transición incompleta del cambio de un modelo de puerto de servicios controlado por el Estado, a un modelo propietario basado en la competencia intra portuaria entre los operadores de terminales privados, de gestión comercial.

Como hemos señalado antes, este proceso de privatización está aún en curso. Como resultado, la estructura de la propiedad y la gestión de las terminales portuarias en Polonia es actualmente bastante diversa.

En el puerto de Gdansk, por ejemplo, las instalaciones de carga seca a granel están ahora a cargo de una empresa propiedad de los trabajadores, pero que después de una licitación pública fue asumida por un grupo comercial belga.

La nueva terminal está programada para completarse en el año 2013. También en el puerto exterior, la principal terminal de contenedores de Gdansk está a cargo de DCT, un grupo comercial de reciente creación que atrajo fondos de un importante grupo de inversión en infraestructura internacional.

El puerto de Gdynia ha privatizado varias empresas de manejo de terminales, entre ellos su terminal de contenedores BCT. En 2011, una importante empresa de manipulación a granel en el puerto de Gdynia fue tomada por un grupo francés. La privatización de una terminal de carga general está prevista en el transcurso del año 2012.

Las terminales de propiedad privada emplean a su propio personal. En los últimos años, algunos afirman haber reclutado a numerosos trabajadores adicionales con el fin de hacer frente a los crecientes volúmenes de carga.

Sin embargo, el puerto interior más antiguo de Gdansk, por ejemplo, está siendo operado por una subsidiaria controlada por la Autoridad Portuaria, que continúa siendo propietaria del 98,28% de las acciones. Esta compañía opera en 8 muelles y es el mayor operador del puerto, empleando a cerca de 600 empleados. Su privatización está aún en estudio. En el momento de la escritura, se esperaba que el proceso formal de licitación se lanzará antes de finales de 2012.

En respuesta a nuestro cuestionario, la Autoridad del Puerto de Gdansk sostiene que el empleo debe ser más flexible y que la falta de regulaciones modernas y adecuadas también es perjudicial para los empleados. Existe exceso de plantilla, pero no se ve como una cuestión importante. Según la Autoridad del Puerto de Gdansk, los trabajadores no están suficientemente capacitados.

La Autoridad del Puerto de Gdansk apunta a una nueva privatización de sus filiales de manejo de carga que siguen empleando demasiados trabajadores, pero según los informes no hay oposición de los sindicatos, mientras que los inversores privados no están interesados en hacerse cargo de los pasivos y divisiones menos rentables. La Autoridad Portuaria considera que hay mucho interés por parte de los operadores portuarios para hacerse cargo del Puerto Gdański Eksploatacja.

Varios entrevistados del sector privado confirmaron que, una privatización adicional de empresas estibadoras de propiedad pública en puertos polacos, está obstaculizada por la presencia de un exceso de fuerza de trabajo y prácticas de trabajo menos eficientes.



Un entrevistado explicó que en las terminales no privatizadas, las costumbres no escritas requieren, por ejemplo, el empleo de dos operadores de grúa pórtico, que cada uno realizaría la mitad de un turno de 8 horas. Tras la privatización, varios empleadores abolieron esta regla y reafirmaron el derecho del empleador a decidir sobre los niveles de dotación, mientras que, aseguraban pausas para el descanso y las comidas. En terminales de propiedad pública, estas costumbres se seguían aplicando.

No tenemos ninguna información sobre cómo se implementa el Convenio N° 137 de la ILO, en las terminales privatizadas.

La autoasistencia por tripulaciones de los buques no está regulada específicamente en Polonia. Las Autoridades Portuarias dejan este asunto para los acuerdos contractuales entre el buque y el operador. Una prohibición de hecho puede ser levantada por el operador.

Mencionaron como ejemplo que en una terminal de contenedores se cobra una tasa de tramitación cuando la tripulación del barco está cargando o descargando ya que la terminal es propietaria de la infraestructura que, además, sólo tiene una capacidad de atraque limitado. En las terminales no privatizadas, los sindicatos pueden oponerse a la autoasistencia.

Las respuestas a nuestro cuestionario sugieren que los trabajadores portuarios no pueden ser transferidos temporalmente a otro puerto. El Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Economía Marítima y de la Autoridad del Puerto de Gdansk negaron que existiera tal prohibición. Se comentó que no había demanda para este tipo de transferencias, pero éste dijo que los trabajadores se resistían a trabajar en otro puerto.

### **Evaluaciones y perspectivas**

El Ministerio de Transportes, Obras Públicas y Economía Marítima y de la Autoridad del Puerto de Gdansk coinciden en que, en general, las normas sobre el empleo y sobre la salud y la seguridad son adecuadas, y se aplican correctamente.

La Política Nacional de Transporte polaco para los años 2006 - 2025, que fue aprobada por el Consejo de Ministros el 29 de junio 2005 menciona la siguiente actividad prioritaria: Aplicación de las normas de la UE sobre la gestión y operación de puertos, incluyendo la separación de la función de la zona del puerto y la gestión de la infraestructura de prestación de servicios portuarios comerciales.

El Ministerio de Transportes, Obras Públicas y Economía Marítima está preparando una nueva estrategia de desarrollo de transporte para 2020, así como un Programa de Desarrollo de Puertos para 2020 (ambos con perspectivas para 2030).

La Autoridad del Puerto de Gdansk no considera que el régimen laboral portuario actual sea satisfactorio, y tampoco que este sea el principal factor de competitividad. Mencionó los sistemas de trabajo en el puerto de Rotterdam y Hamburgo como referencia.

Tanto el Ministerio de Transporte, Vivienda y Economía Marítima, como la Autoridad del Puerto de Gdansk, describen las relaciones entre empleadores y sindicatos como buena (este último, sin embargo, también la describe como insatisfactoria a veces).

Un operador de la terminal comercial independiente, dijo que la organización del trabajo en

los puertos en su terminal no se ve obstaculizada por normas restrictivas. Mencionó, sin embargo, que una transferencia adicional de las empresas de propiedad pública de manejo de carga para el sector privado se ha retrasado debido a la presencia de enormes pasivos sociales y oposición del sindicato Solidarnosc. Los operadores comerciales, tienden a emplear cuadrillas más pequeñas a las que se les paga mejor, y reciben aumentos y bonificaciones. Según este entrevistado, la situación laboral en los puertos polacos se normaliza gradualmente.

Sin embargo, también hemos escuchado de los sindicatos que los trabajadores empleados en Gdansk están "completamente sin derechos".

La Autoridad del Puerto de Gdansk no ve la necesidad de ninguna acción por parte de la UE y argumenta que, sobre todo, la mano de obra portuaria es un asunto de reglamentación nacional. El Ministerio de Transportes, Obras Públicas y Economía Marítima mencionó que no se ha evaluado la necesidad de una nueva reforma nacional.

### **Sinopsis de la labor del puerto en Finlandia**

#### **Factores**

- 55 puertos marítimos, 3 puertos principales.
- Modelo de propietario, en transición a partir del modelo de servicio completo.
- 65 millones de toneladas.
- 13 en la UE en cuanto a contenedores.
- 54 en el mundo en contenedores.
- Aproximadamente 423 empleadores (198 empresas)
- Aproximadamente 6.000 trabajadores portuarios.
- Densidad sindical: 50%

#### **La ley**

Ninguna ley especial.

Parte de ILO C137.

BCA, pero no en las terminales privatizadas.

Todos los trabajadores portuarios contratados por las terminales.

Registro de trabajadores por empresas.

No hay pool.

No hay salas de contratación.

No hay escalas de dotación obligatorias en las terminales privatizadas.

No hay prohibición para ETTs.

#### **Temas**

- Finalización de la privatización de las terminales de propiedad pública a privada.
- Exceso de mano de obra en las terminales de propiedad pública.
- Prácticas laborales restrictivas en las terminales de propiedad pública.
- Prohibición de autoasistencia en las terminales de propiedad pública.
- Resistencia de las terminales privatizadas a cooperar con los sindicatos.

#### **Cualificaciones y formación**

**Factores**

Se basa en la formación en la empresa.

**La Ley**

- No hay requisitos específicos.
- Disponible un Currículo nacional de formación.
- Certificación obligatoria para los operadores de equipos.
- Requisitos locales sobre el manejo de mercancías peligrosas

**Temas**

Formación insuficiente en las terminales de propiedad pública.

**Salud y seguridad****Factores**

No hay disponibilidad de estadísticas sobre accidentes laborales en el puerto.

**La Ley**

- Regulaciones nacionales sobre salud y seguridad.
- No forma parte de la ILO N° C32 ni C152

**Temas**

Falta de estadísticas