



Rys. 1.8. Dwie pierwsze strony statutu założycielskiego Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych z podpisami „Ojców założycieli”.

Warto również zwrócić uwagę na ustanowienie szczególnej pozycji członka założyciela. Związek z założenia miał mieć charakter elitarny; miał grupować te firmy, których zasady działania pod względem etycznym były właściwe, nienaganne i nie budziły w środowisku wątpliwości. Stąd wymóg, aby każda kolejna firma kandydująca na członka związku miała rekomendację jednego z członków założycieli. Wiele lat później, gdy zjawisko „firm krzaków” zanikło, firmy pracowały według ściśle określonych przepisów i reguł, a organizacji przestało zagrażać obciążenie członkami o fatalnej reputacji, szczególna pozycja członków założycieli została zniesiona.

Temu też celowi służył § 8 statutu: *Członkiem Związku może być osoba prawna lub fizyczna prowadząca działalność agenta lub przedstawiciela żeglugowego na podstawie posiadanych pełnomocnictw oraz obowiązujących w Polsce przepisów prawnych.* Takie brzmienie eliminowało z grona potencjalnych kandydatów na członków Związku firmy działające z pominięciem lub naruszeniem prawa.

Powołanie do życia Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych kończyło pierwszy, pionierski etap rozwoju działalności agencji pośrednictwa pracy w Polsce. Tu należałoby się dłużej zatrzymać nad prawnymi uwarunkowaniami, w jakich działały firmy członkowskie APMAR.



Rys. 1.9. Odrestaurowany, zabytkowy budynek Domu Rybaka w Gdyni od marca 1999 stał się siedzibą jednej z pierwszych (powstałej w roku 1987 w Warszawie) firm crewingowych; Baltic Marine, polskiego przedstawicielstwa Grupy Schulte, wówczas joint-venture ze współdziaławcami Atlantic Marine Limited (Bermuda) i Hanseatic Shipping Company (Cypr). Na zdjęciu po prawej Bernard Schulte, właściciel Grupy oraz Jerzy Przybył, ówczesny dyrektor przedstawicielstwa, późniejszy wieloletni sekretarz APMAR.

Rozdz. II

Prawne uwarunkowania działalności

Wstydlive korzenie

Zaczynając *ab ovo*, czyli od początków crewingu, należałoby się zapewne cofnąć o tysiąclecia, jednak z braku miejsca pozwolimy sobie, jedynie jako ciekawostkę wspomnieć o zasadach, jakie obowiązywały w zakresie tej działalności w epoce wielkich wojen morskich i dynamicznie rozwijającej się – lecz jeszcze ograniczonej koniecznością wykorzystania wiatrów – żeglugi.

Zawód marynarza nigdy nie należał do najbardziej popularnych, zatem kandydatów do tego rzemiosła niezmiennie brakowało – i w tym zakresie nic nie zmieniło się do dzisiaj. Była to profesja nisko opłacana, praca niezwykle ciężka, a warunki socjalne, wyżywienie i higiena na statkach były fatalne, co jeszcze pogarszało sytuację. Tymczasem szybko rozwijające się floty wojenne i równoległe – handlowe potrzebowały rosnącej liczby doświadczonych marynarzy. Zapotrzebowanie to okresowo rosło wskutek nadzwyczajnych wydarzeń, jak choćby gorączka złota w Stanach Zjednoczonych, która „wymiotła” załogi z wielu statków wożących niezbędne zaopatrzenie dla poszukiwaczy czy ciągle wojny.

Od 1644 roku odpowiedzialną za zaciąg do brytyjskiej marynarki wojennej była służba werbunkowa (*Impress Service*). Określenie *Impressment* znaczy tyle, co polska „branka” i wywodzi się od *press* (tu: przymus). Służba ta realizowała swoje zadania za pomocą *press-gangów*, dowodzonych przez oficerów. Działyły one głównie w miastach portowych i ich okolicach, ale także na wyspach wokół Anglii, a nawet na statkach handlowych zatrzymanych w morzu. Zarobki na tych ostatnich były znacznie wyższe, dyscyplina mniej surowa, a zagrożenie utratą życia daleko mniejsze, zatem skompletowanie załogi statku handlowego było zwykle łatwiejsze niż okrętu wojennego.

Właśnie z tych powodów statki handlowe stały się łatwym miejscem rekrutacji załóg okrętów *Navy*. Była ona legalna na zasadach wymiany: doświadczony marynarz ze statku handlowego za malkontenta z załogi okrętu wojennego. Ponadto marynarka wojenna zmuszała kupców i kapitanów statków handlowych do dostarczenia marynarzy w zamian za zgodę na opuszczenie przez statek portu. W efekcie na wielu statkach handlowych budowano skrytki, w których chowali się najbardziej doświadczeni członkowie załogi w obawie przed *press-gangiem*.

Do annałów historii żeglugi przeszła historia statku „Sarah and Elizabeth”, który od 1784 roku uprawiał żeglugę z Hull do Svalbard po olej wielorybi (używany wówczas powszechnie do lamp oświetlających ulice miast brytyjskich), a poza sezonem do Portugalii (po wino) lub na Bałtyk.

19 lipca 1794 roku statek ów, dowodzony przez kapitana Rose, w drodze do Hull z ładunkiem oleju wielorybniczego został zatrzymany przy przylądku St. Abbs w Szkocji przez fregatę „Aurora”. Fregata oddała strzał ostrzegawczy przed dziób „Sarah and Elizabeth” a następnie opuściła łódź z oddziałem abordażowym. Załoga statku wielorybniczego zabarykadowała się w ładowni, słusznie obawiając się, że ma do czynienia z *press-gangiem*. By zmusić ją do wyjścia na pokład, zamierzano wrzucić do ładowni granat; zaniechano tego jednak obawiając się, iż nastąpi eksplozja przewożonego oleju, która może zniszczyć zarówno statek jak i zacamowany doń okręt. Ładownię otwarto przy użyciu łomów, jednak załoga nadal nie chciała jej opuścić. Wreszcie dowódca grupy abordażowej rozkazał otworzyć ogień z karabinów. Jeden z wielorybników został zabity, inny – ranny. Pozostali wyszli na pokład, zostali otoczeni i czternastu z nich zabrano na fregatę dla uzupełnienia jej załogi.

Po powrocie statku, z martwym marynarzem na pokładzie, do Hull w mieście zapanowało powszechne oburzenie. Po przeprowadzeniu dochodzenia w sądzie dowódcy fregaty kapitanowi Essingtonowi po-