

## **Poprawki do listy IBF i ITF dotyczącej stref wojennych i stref wysokiego ryzyka**

Informujemy, że w wyniku konsultacji Sekcji Marynarzy ITF i Grupy Negocjacyjnej Pracodawców (Joint Negotiating Group of employers) osiągnięto porozumienie dotyczące zmiany obecnej listy stref wojennych i stref wysokiego ryzyka.

Uzgodniono następujące zmiany:

- **Nowe współrzędne Rozszerzonej Strefy Ryzyka na zachodnim Oceanie Indyjskim i Zatoce Omańskiej**, przenoszące granice strefy zgodnie z najnowszymi ustaleniami Praktyki Najlepszego Zarządzania – BMT4.
- **Oznaczenie strefy Rozszerzonej Strefy Ryzyka na południowym Morzu Czerwonym**, uwzględniające potencjalne zagrożenie związane z kontynuacją operacji wojskowych przez państwa koalicji w Jemenie.
- **Uznanie wzmocnionej ochrony wewnątrz części obecnego Obszaru Wysokiego Ryzyka w Zatoce Gwinejskiej**, nowy status Rozszerzonej Strefy Ryzyka.

Co do szczegółów powyższych ustaleń odsyłamy do Aneksu 1 zawierającego nowy wykaz obszarów z mapami i odpowiednim opisem wszystkich oznaczeń, dokładnymi współrzędnymi i odnośnymi warunkami.

### **Nowe ustalenia obowiązują od 15 grudnia 2015.**

Przypominamy, że zgodnie z Artykułem 17.1 CBA (układu zbiorowego pracy) IBF wymagane jest aby „*uaktualniona lista Stref Wojennych IBF znajdowała się na statku i była dostępna dla załogi*”. W tym celu prosimy o wykorzystanie załączonych dokumentów aby odpowiednio dodać je aneksami do IBF CBA.

W odniesieniu do statków, które nie są pokryte układami IBF lecz stosuje się na nich układy ITF TCC i Standard, obowiązują te same warunki i postanowienia z tą samą datą.

Jacqueline Smith  
Maritimer Coordinator ITF

## LISTA IBF

stref wojennych i wysokiego ryzyka dotycząca przysługujących marynarzom świadczeń ( od 16 grudnia 2015)

1) **OBSZAR STREFY WOJENNEJ IBF** – 12 mil morskich od północnego wybrzeża Somalii\*

1a) **OBSZAR STREY WOJENNEJ IBF** - wszystkie porty Jemenu

- rekompensata równa pensji bazowej, płatna za minimum 5 dni + za każdy dzień jeżeli pobyt się przedłuży;
- podwójna wysokość odszkodowania w przypadku śmierci lub inwalidztwa;
- prawo do odmowy wplynięcia w strefę oraz repatriacja na koszt armatora/pracodawcy i kompensacja równa dwumiesięcznej pensji bazowej.

2) **STREFA WYSOKIEGO RYZYKA IBF** - Zatoka Adeńska + 400 mil od wschodniego wybrzeża Somalii\* (zaznaczona na czerwono na mapie 1 poniżej, z wyjątkiem IRTC – Internationally Recognized Transit Corridor (Międzynarodowy Uznany Korytarz Tranzytowy) jak szczegółowo zaznaczono na mapie 1a)

- bonus równy pensji bazowej, płatny za rzeczywisty okres pobytu w strefie/ tranzytu;
- podwójna wysokość odszkodowania w przypadku śmierci lub inwalidztwa;
- prawo do odmowy wplynięcia w strefę oraz repatriacja na koszt armatora/pracodawcy;
- zwiększenie poziomu BMP – Best Management Practice – Praktyki Dobrego Zarządzania.

3) **ROZSZERZONA STREFA RYZYKA IBF** – Zachodni Ocean Indyjski i Morze Czerwone , z wyłączeniem portów Jemenu \* (pokazane na zielono na mapie 1, włączając w to IRTC jak zaznaczono na mapie 1a)

- bonus równy pensji bazowej, płatny tylko w dniu ataku na statek;
- podwójna wysokość odszkodowania w przypadku śmierci lub inwalidztwa, jeżeli zdarzą się w chwili ataku na statek;
- zwiększony poziom BMP.

**4) STREFA WYSOKIEGO RYZYKA IBF – Zatoka Gwinejska: wody terytorialne (12 mil), porty i wody śródlądowe Nigerii i Beninu, z wyłączeniem MEZ (Maritime Exclusion Zone), SAA (Safe Anchorage Area) i STS (Ship-to Ship Zone)\***

**(Pokazane na zielono na mapie 2 poniżej, z wyłączeniem MEZ (Morska Strefa Wykluczenia), Bezpiecznej Strefy Zakotwiczenia (SAA) i Strefy Statek-Statek (STS), które są traktowane jako strefy zagrożenia jak w Rozszerzonej Strefie Ryzyka IBF, z identycznym traktowaniem jak w pkt. 3 powyżej)**

- **bonus równy pensji bazowej, płatny za rzeczywisty okres przebywania w strefie/tranzyt;**
- **podwójna wysokość odszkodowania z tytułu śmierci lub inwalidztwa;**
- **prawo do odmowy wpłynięcia w strefę oraz prawo do repatriacji na koszt armatora/pracodawcy ( po uprzednim złożeniu odpowiedniego powiadomienia);**
- **zwiększenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa**

---

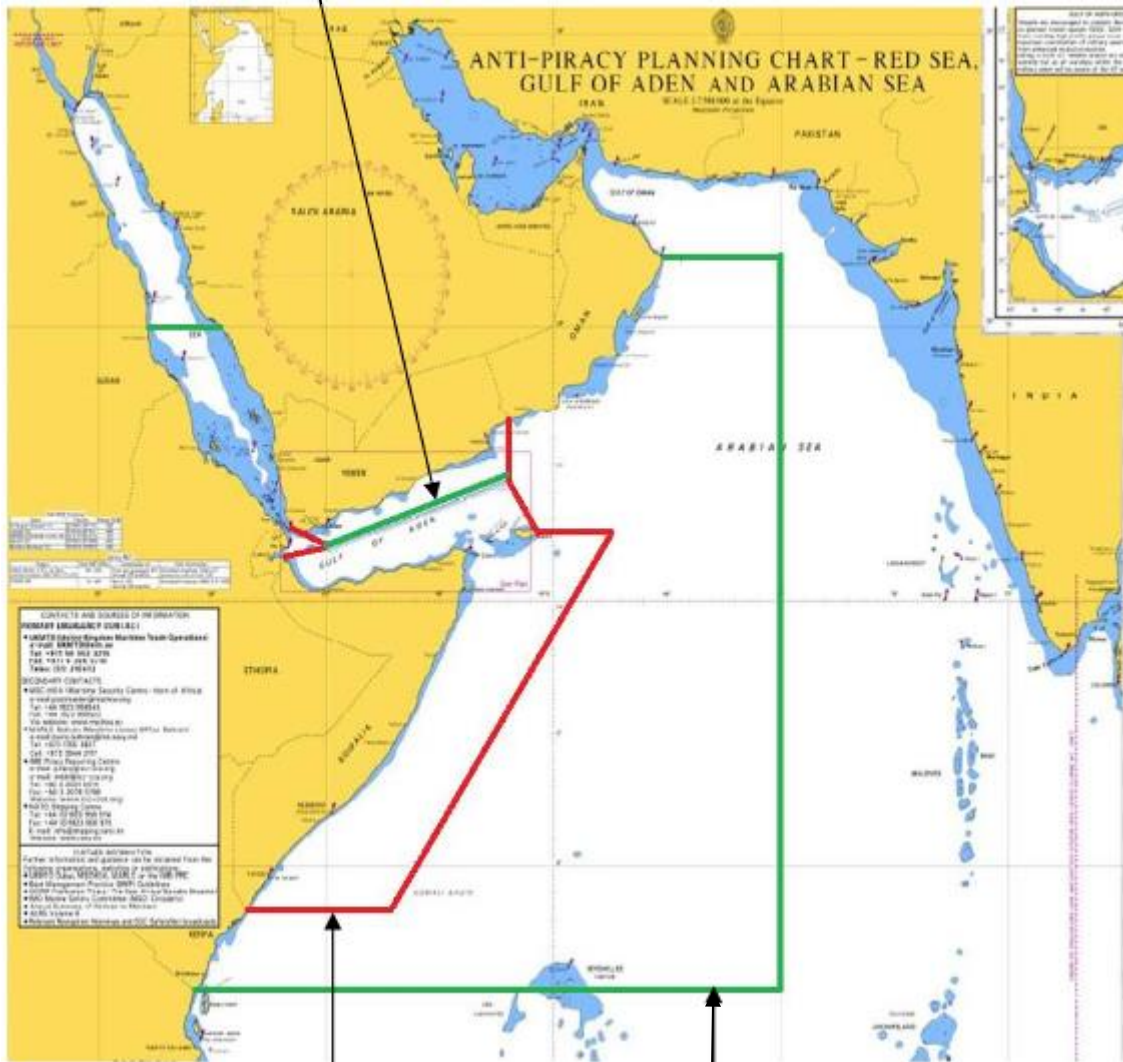
*\*Patrz załącznik – dokładne współrzędne i szczegóły*

**UWAGI:**

- *W powyżej wymienionych obszarach 2 i 3 bonusy i podwójne wysokości odszkodowań nie są płacone, gdy statek jest zakotwiczony lub stoi w bezpiecznych portach, z wyjątkiem Somalii.*
- *W wymienionym wyżej obszarze 4 wyłączony jest bezpieczny postój w strzeżonych portach.*

## Mapa 1 : Afryka Wschodnia

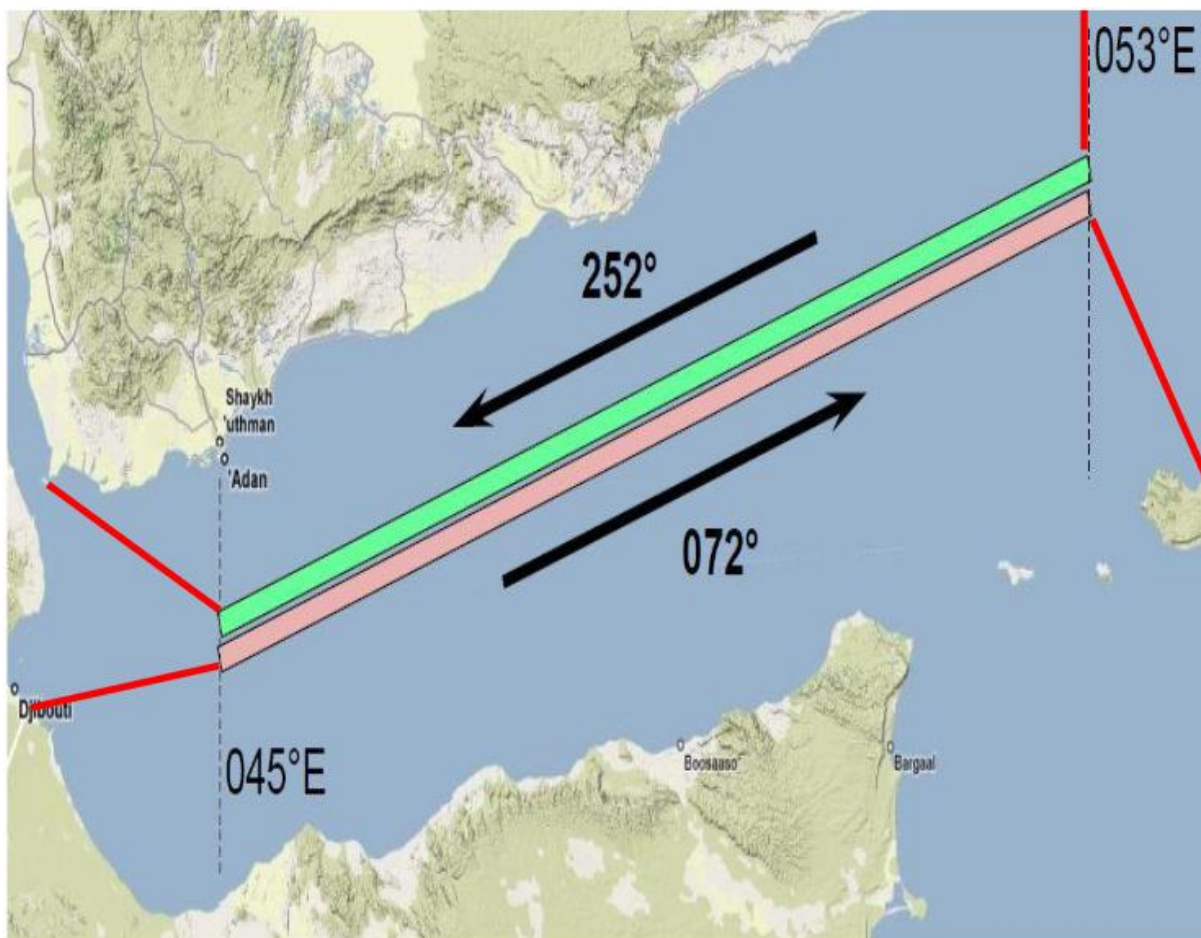
Międzynarodowy Uznanany Korytarz Tranzytowy (IRTC) – patrz mapa 1a



Zewnętrzna granica Strefy Wysokiego Ryzyka

Zewnętrzna granica Rozszerzonej Strefy Wysokiego Ryzyka

### Mapa 1 a: Międzynarodowy Uznany Korytarz Tranzytowy (IRTC)



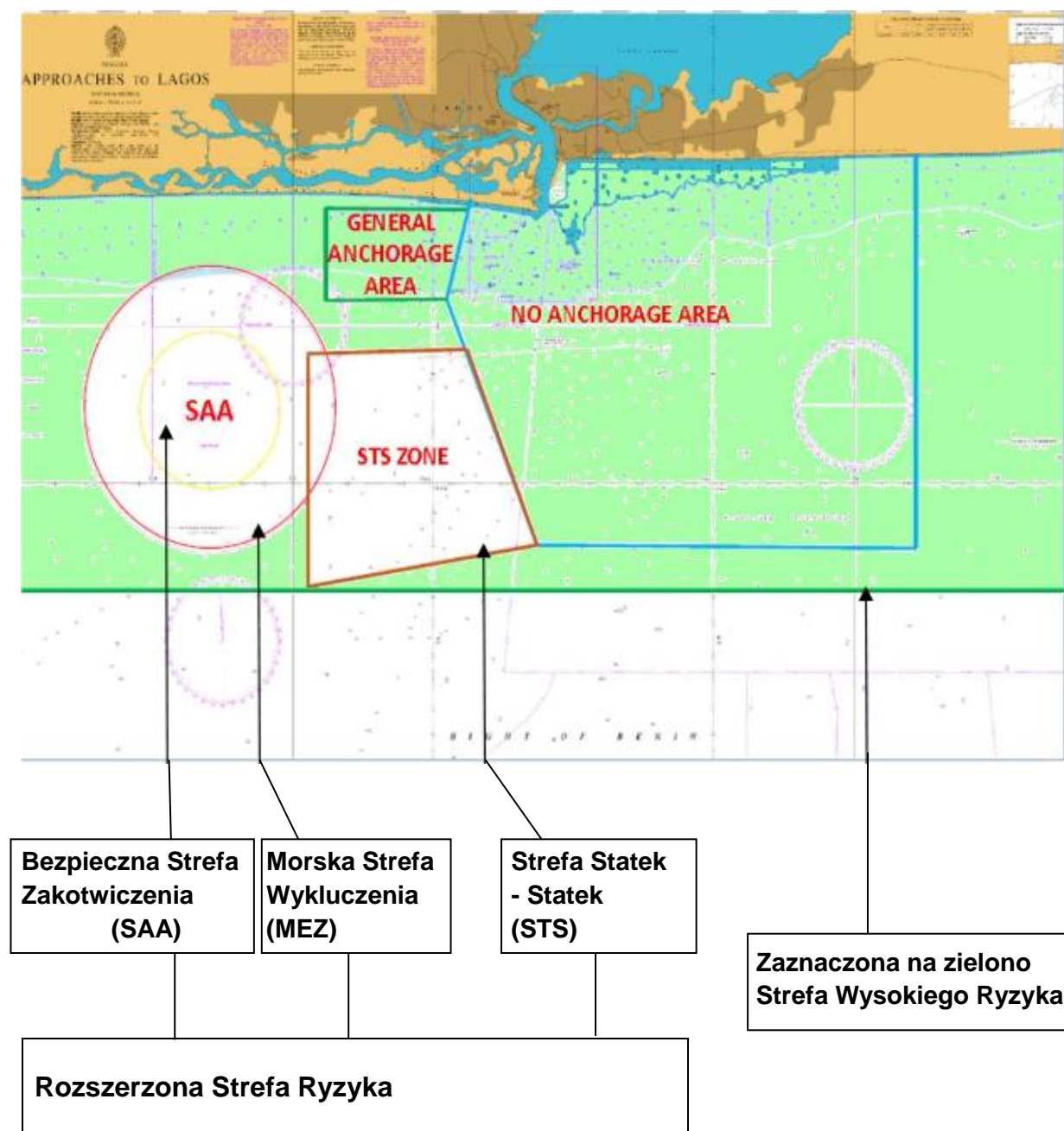
Statki przepływające przez IRTC są uznawane za pływające w Rozszerzonej Strefie a nie w Strefie Wysokiego Ryzyka.

Mapa 2 : Afryka Zachodnia





Mapa 2a : MEZ, SSA, STS, Afryka Zachodnia



Załącznik do wykazu stref wojennych IBF i oznaczeń wysokiego ryzyka

Szczegóły dotyczące obszarów włączonych do wykazu są następujące:

Opis 1.

Strefa wojenna IBF – 12 mil morskich od północnego wybrzeża Somalii

- *Ta strefa wojenna obejmuje wody terytorialne rozciągające się w granicach 12 mil morskich od północy do północno-zachodniej granicy Somalii z Etiopią, odpowiednio do Przylądka Gardafui.*

*Oznaczenie to obowiązuje od 6 października 2005 r.*

#### **Opis 1a.**

#### **Strefa wojenna IBF : wszystkie porty Jemenu**

- *Ta strefa dotyczy wszystkich portów Jemenu i odnosi się do wszystkich statków zakotwiczonych przy nabrzeżu. Jak tylko statek opuszcza port Jemenu kończy się status jego pobytu w strefie wojennej.*

*Oznaczenie to obowiązuje od 17 kwietnia 2015 r. do czasu wypowiedzenia przez którąkolwiek ze stron, z wymaganym minimalnym 7-dniowym terminem wypowiedzenia.*

#### **Opis 2.**

#### **Strefa Wysokiego Ryzyka IBF: Zatoka Adeńska + 400 mil od wschodniego wybrzeża Somalii, z wyłączeniem IRTC.**

- *Zachodnia granica Strefy Wysokiego Ryzyka biegnie od wybrzeża na granicy Dżibuti i Somalii do pozycji 1148 N, 45E od 1200 N, 45E do Wyspy Mayyun w Cieśninie Bab El Mandeb. Wschodnia granica biegnie od Rhiy di Irisal na wyspie Suqutra do pozycji 1418N, 53E do wybrzeża na granicy między Jemenem i Omanem wraz z 400 milową strefą do zachodniego wybrzeża Somalii, tzn. od wyspy Suqutra aż do granicy z Kenią na południu.*

Podczas przepływania statku przez tę strefę powinny zostać podjęte środki bezpieczeństwa aby ochronić marynarzy. Środki takie muszą być powyżej poziomu BMP (Praktyka Dobrego Zarządzania) i obejmować zapewnienie dodatkowego personelu lub systemów, które odpowiednio zredukują słabe punkty statku. Dodatkowe środki takiego zabezpieczenia powinny być ustalone w zależności od typu statku, wielkości i wysokości konstrukcji nadwodnej oraz prędkości podczas tranzytu i w przypadku, gdy jest to konieczne po zasięgnięciu porady i konsultacji z właściwym związkiem/ związkami ITF.

Przyjęcie Praktyki Dobrego zarządzania (BMP) wymagane jest jako minimalny standard ochrony.

Podczas okresu tranzytu przez Strefę Wysokiego Ryzyka marynarz ma prawo do kompensacji w wysokości 100% pensji bazowej oraz podwójnej wysokości odszkodowania z tytułu śmierci lub inwalidztwa. Regulacja ta obowiązuje za każdy dzień pobytu statku s Strefie Wysokiego Ryzyka.



Wyżej wymienione uprawnienia do dodatkowej płacy i rekompensaty za śmierć lub inwalidztwo nie dotyczą statków, które są zacumowane przy nabrzeżu lub stoją na kotwicy w zabezpieczonych punktach lub dołączone są do urządzeń SBM – z wyłączeniem portów Somalii.

Wiadome jest, że statki będą musiały przepłynąć przez Strefę Wysokiego Ryzyka aby przejść do niektórych portów i wyżej wymienione bonusy nie będą wypłacane gdy statek jest albo bezpiecznie zakotwiczony, albo całkowicie sprzężony z SMB w każdym porcie strefy, z wyjątkiem Somalii. Podobnie, gdy wypływa z portu bonusy będą stosowane gdy całkowicie opuści miejsce postoju, gdy kotwica zostanie podniesiona lub zostanie odłączony od urządzeń SMB.

W przypadku gdy statek będzie przepływał przez Strefę Wysokiego Ryzyka poza wschodnią i zachodnią granicą pasa wyznaczonego przez IRTC ( Międzynarodowy Uznany Korytarz Tranzytowy) marynarz ma prawo odmówić płynięcia przez Strefę. W takim przypadku marynarz ten powinien być repatriowany na koszt armatora/pracodawcy ze świadczeniem naliczonym do dnia powrotu do portu, w którym został zatrudniony/zaangażowany.

Aby wspomóc militarne wysiłki podejmowane w celu przeciwdziałania piractwu w tym regionie wszystkie statki, które są obiektami potwierdzonych ataków powinny składać raport międzynarodowej flocie wojennej obecnej na tym obszarze lub innym właściwym organom aby ułatwić rozmieszczenie floty w odpowiednich rejonach, w których zdarzają się ataki piratów.

To oznaczenie obowiązuje od 1 lipca 2014 r.

### **OPIS 3.**

**„Rozszerzona Strefa Ryzyka IBF” – Zachodni Ocean Indyjski i Morze Czerwone, dodatkowo także IRTC (Międzynarodowy Uznany Korytarz Tranzytowy).**

Współrzędne tego obszaru rozciągają się dalej niż wskazano w powyższym określeniu.

- *Zachodnia granica Rozszerzonej Strefy Ryzyka biegnie od wybrzeża na granicy Dżibuti i Somalii do pozycji 1148N, 45E i od 1200 N, 45E do wyspy Mayyun w Cieśninie Bab El Mandeb. Wschodnią granicę stanowi 65E, południową 5S a północną 22N w Zatoce Omańskiej i 20N na Morzu Czerwonym. Ponadto IRTC w Zatoce Adeńskiej.*

Podczas gdy statek przepływa przez tą strefę powinny zostać podjęte zwiększone środki ochrony marynarzy. Podczas przepływania statku przez tę strefę powinny zostać podjęte środki bezpieczeństwa aby ochronić marynarzy. Środki takie muszą

być powyżej poziomu BMP (Praktyka Dobrego Zarządzania) i obejmować zapewnienie dodatkowego personelu lub systemów, które odpowiednio zredukują słabe punkty statku. Dodatkowe środki takiego zabezpieczenia powinny być ustalone w zależności od typu statku, wielkości i wysokości konstrukcji nadwodnej oraz prędkości podczas tranzytu i w przypadku, gdy jest to konieczne po zasięgnięciu porady i konsultacji z właściwym związkiem/ związkami ITF.

Przyjęcie Praktyki Dobrego zarządzania (BMP) wymagane jest jako minimalny standard ochrony.

Podczas okresu tranzytu przez Rozszerzoną Strefę Wysokiego Ryzyka każdy marynarz ma prawo do otrzymania bonusu w wysokości 100% pensji bazowej oraz podwójnej wysokości odszkodowania z tytułu śmierci lub inwalidztwa za każdy dzień pobytu na statku, który został zaatakowany. Dowodem tych uprawnień jest potwierdzony wpis do dziennika okrętowego oraz raport dotyczący ataku złożony międzynarodowym organom, takim jak np. UK MTO. Maksymalny okres, w którym te uprawnienia są stosowane nie może przekraczać liczby dni tranzytowych statku przez Rozszerzoną Strefę Ryzyka IBF poza obszarem uznanym jako Strefa Wysokiego Ryzyka. Dla celów niniejszego opisu atak oznacza nieuprawnione i oczywiste działania podjęte przez trzecią stronę w celu umyślnego wejścia na pokład lub uszkodzenia statku lub skrzywdzenie załogi, które prowadzą do aktywacji stosownych działań, w tym alarmowania całej załogi.

We wszystkich Strefach Rozszerzonego Ryzyka IBF, ze Strefą Wysokiego Ryzyka włącznie, wyżej wymienione uprawnienia do dodatkowej płacy i rekompensaty za śmierć lub inwalidztwo nie dotyczą statków, które są zacumowane przy nabrzeżu lub stoją na kotwicy w zabezpieczonych punktach lub dołączone są do urządzeń SBM – z wyłączeniem portów Somalii.

Wiadome jest, że statki będą musiały przepłynąć przez Strefę Wysokiego Ryzyka aby przejść do niektórych portów i wyżej wymienione bonusy nie będą wypłacane gdy statek jest albo bezpiecznie zakotwiczony, albo całkowicie sprzężony z SMB w każdym porcie Rozszerzonej Strefy Ryzyka, z wyjątkiem Somalii. Podobnie, gdy wypływa z portu bonusy będą stosowane gdy całkowicie opuści miejsce postoju, gdy kotwica zostanie podniesiona lub zostanie odłączony od urządzeń SMB.

Statek, w celu uniknięcia kolizji, może zboczyć z pasa IRTC co nie będzie miało wpływu na warunki i postanowienia dla marynarzy jednakże powinien wrócić na właściwy pas najszybciej jak to jest bezpieczne.

Aby wspomóc militarne wysiłki podejmowane w celu przeciwdziałania piractwu w tym regionie wszystkie statki, które są obiektami potwierdzonych ataków powinny składać raport międzynarodowej flocie wojennej obecnej na tym obszarze lub innym właściwym organom aby ułatwić rozmieszczenie floty w odpowiednich rejonach, w których zdarzają się ataki piratów.

Oznaczenie obowiązuje od 16 grudnia 2015r.

#### **OPIS 4.**

#### **Strefa Wysokiego Ryzyka IBF - Zatoka Gwinejska, z wyłączeniem MEZ (Morska Strefa Wykluczenia), SAA (Bezpieczna Strefa Zakotwiczenia) i STS (Strefa Statek-Statek)**

Ta strefa dotyczy:

- *wód terytorialnych Beninu i Nigerii, włącznie z portami, terminalami i kotwicznymi, delty rzeki Niger i innych wód śródlądowych oraz obiektów portowych z wyjątkiem sytuacji, gdy statek jest bezpiecznie zacumowany przy nabrzeżu lub w strzeżonym porcie. MEZ, SAA i STS są wyłączone ze Strefy Wysokiego Ryzyka i są uznawane za Rozszerzoną Strefę Ryzyka.*

W tej strefie stosuje się następujące przepisy:

Wszystkie firmy operujące statkami lub instalacjami w tym obszarze powinny posiadać odpowiednie uzgodnienia dotyczące bezpieczeństwa ich personelu, biorąc pod uwagę charakter zagrożenia oraz powinny zapewnić odpowiednią ochronę, porady i rekompensaty dla załóg. W szczególności powinny być przestrzegane następujące warunki:

Po wejściu statku do strefy i dalej, przez cały czas pobytu w w/w strefie, marynarze muszą być chronieni poprzez zastosowanie wzmożonych środków bezpieczeństwa, które zapewnią im odpowiedni poziom ochrony bezpieczeństwa na pokładzie, takie jak BMP (Dobra Praktyka Zarządzania).

W portach w/w krajów i wodach śródlądowych oraz przy podejściach do takich portów, włączając w to instalacje przybrzeżne, powinny zostać podjęte dodatkowe środki bezpieczeństwa aby ochronić słabe punkty statku i zabezpieczyć przed nieuprawnionym wtargnięciem. Takie środki powinny, m.in. dotyczyć wzmożenia obserwacji i wprowadzenie planu alarmów/działań zapewniających załodze bezpieczeństwo oraz niezawodny kontakt z władzami. Odpowiednio, w zależności od typu statku, jego wielkości i wysokości części nadwodnej, powinny być ustalone dodatkowe środki bezpieczeństwa.

Jeżeli to możliwe i dostępne, to przed wpływieniem do portu należy uzyskać szczegółowe informacje dotyczące bezpieczeństwa w trakcie wpływania i wypływania od patroli ochrony prowadzonych przez właściwe siły rządowe.

Zejsie na ląd powinno być zabronione, chyba że wymagają tego wyjątkowe okoliczności lub stan zagrożenia.

Podmiany załogi w w/w krajach nie powinny być dokonywane, chyba że jest to absolutnie niezbędne.

W normalnych okolicznościach armator/pracodawca powinien powiadomić marynarza jeżeli statek, na którym jest on/ona zatrudniony planuje wpłynięcie do Strefy, co najmniej 30 dni przed wpłynięciem. Po otrzymaniu takiego powiadomienia marynarz może skorzystać ze swojego prawa do żądania repatriacji na koszt armatora/pracodawcy wraz ze świadczeniem naliczonym do dnia powrotu do miejsca przeznaczenia. Jeżeli okaże się niemożliwe aby armator /pracodawca powiadomił wcześniej niż 30 dni przed wpłynięciem do strefy (np. z powodu zmiany harmonogramu) armator/pracodawca dołoży wszelkich starań aby repatriować marynarza w możliwie najkrótszym terminie, na swój koszt i z zachowaniem świadczenia naliczonego do dnia powrotu do miejsca przeznaczenia.

Armator/pracodawca zapłaci każdemu marynarzowi, który zgodzi się płynąć do Strefy rekompensatę w wysokości 100% pensji bazowej za każdy dzień pobytu w strefie oraz podwójną wysokość odszkodowania w przypadku śmierci lub inwalidztwa.

W przypadku ataku należy utrzymywać regularne kontakty z rodzinami marynarzy aby doradzać im i informować o statusie poszczególnych członków załogi pracujących w Strefie i środkach ochrony, które zostały podjęte aby ich zabezpieczyć i udzielić im pomocy.

W porównaniu z warunkami i postanowieniami układu zbiorowego pracy IBF niniejsze umowy mogą prowadzić do korzystniejszego traktowania marynarzy pływających w Strefie ale w żadnym przypadku nie będą podważały wszelkich istniejących uprawnień kontraktowych

Oznaczenie wchodzi w życie z dniem 16 grudnia 2015r.

