BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 3 (81) LIPIEC - WRZESIEŃ 2016 ISSN 1426-1006

Statek parowy S.S. „Pułaski” był trzecim transatlantykiem, który pływał pod biało-czerwoną banderą. Został wybudowany w 1912 roku w szkockiej stoczni Barclay Curle & Company dla Russian American Line i nosił nazwę „Car”. Początkowo pływał na trasie Lipawa-Nowy Jork, a w czasie I wojny światowej na trasie Archangielsk-Nowy Jork.

W marcu 1930 roku został kupiony przez Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe (później GAL) i w sierpniu zmienił nazwę na S.S. "Pułaski". Pod polską banderą pływał na trasie Gdynia - Nowy Jork. Między innymi w 1932 roku statek przewiózł polską ekipę olimpijską na igrzyska w Los Angeles.

SPIS TREŚCI

Z działalności KSMMiR NSZZ Solidarność 3

Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców 9

Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce 18

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców 20

Europa wspólnie przeciwko kryminalizacji marynarzy 20

Porady dla marynarzy 23

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych 30

Historia 32

Wydawca
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"

Adres redakcji
71-604 Szczecin, ul. Szarotki 8,
tel. (91) 422-33-11 fax (91) 422-29-00,
e-mail: biuro@nms.org.pl,
www.solidarnosc.nms.org.pl

Rękopisów nie zamówionych redakcja nie zwraca, za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Druk
Drukarnia MISIURO Gdańsk-Brzeźno,
ul. Gdańska 29 tel./fax 58 342 89 37
58 342 26 18
e-mail: biuro@misiuro.pl www.misiuro.pl

Numer zamknięto 3 października 2016 r.

Zdjęcia na okładce:
zbiory Muzeum Miasta Gdyni

Od Redakcji

Nasz Biuletyn przekazujemy Państwu od początku 1996 r. Towarzyszymy w trudnej i odpowiedzialnej pracy na morzu już od ponad 20 lat.

Biuletyn Morski jest bezpłatnym kwartalnikiem dedykowanym środowisku ludzi morza. Zawiera cenne informacje i porady, które stanowią potrzebne narzędzie pomocowe przed podjęciem zatrudnienia i w trakcie trwania zatrudnienia u obcego armatora często z kraju A z zarejestrowanym statkiem w kraju B pod banderą kraju C z jurysdykcją kraju D.

Czytelników Biuletynu kolejny raz chcielibyśmy zachęcić do świadomego podpisywania marynarskich umów o pracę, dlatego tak dużo miejsca poświęcamy w każdym wydaniu Biuletynu sprawie umów kontraktowych. Piszemy o tym, co jest częścią składową marynarskiej umowy o pracę, na jakie zapisy w umowie należy zwracać szczególną uwagę. Pamiętajmy, że to, co podpiszemy będzie nas obowiązywało.

Marynarze którzy należą do organizacji związkowych, należących do struktury Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków zawsze mogą skorzystać z serwisu pomocowego w postaci sprawdzenia kontraktu i warunków zatrudnienia.

W tym wydaniu Biuletynu zachęcamy do zapoznania się z treścią stałego cyklu „ Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków", gdzie między innymi przekazujemy Państwu informacje z zakresu działań Sekcji w sprawie proponowanych od lat zmian w Ustawie o pracy na morzu, bardzo istotnych dla możliwości powrotu marynarzy do polskiego systemu prawnego i statków pod polską banderę, z treścią porad dla marynarzy, gdzie przeczytacie, w jaki sposób dobrowolnie ubezpieczyć się w NFZ – pamiętając o sobie i swoich bliskich.

Piszemy również o tym, kto musi uzupełnić szkolenie w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem, dowodzeniem siłownią okrętową, kolejny raz przypominamy o ważności wydanych dyplomów i certyfikatów kwalifikacyjnych i konieczności ich wymiany w świetle nowelizacji Rozporządzenia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg morskich.

Ponadto polecamy stały cykl pt. „Z działalności Międzynarodowej Federacji Transportowców ITF", gdzie znajdą Państwo wykaz wszystkich Inspektorów ITF na całym świecie wraz z danymi kontaktowymi.

Polecamy również uwadze cykl z działalności Europejskiej Federacji Transportowców ETF i wiele innych bardzo ciekawych artykułów.

Mamy również prośbę o nadsyłanie do redakcji ciekawych zdjęć z pracy na statku, portów i statków. Najciekawsze zdjęcia publikowane będą na łamach naszego Biuletynu, z góry dziękujemy.

Na okładce niniejszego Biuletynu przedstawiamy kolejną historyczną sylwetkę statku, pływającego dawno temu pod polska banderą.

W 1935 r. statek „Pułaski" przebudowano, a w roku 1936 skierowano na trasę Gdynia - Buenos Aires (przez Rio de Janeiro, Santos i Montevideo).

W 1939 roku, z racji postępującego zużycia mechanizmów i znacznego wieku statku, zapadła decyzja, aby „Pułaskiego" zatopić u wejścia do portu Gdynia. W ostatniej chwili plany te zmieniono i 24.08.1939 roku statek opuścił Gdynię i odpłynął na zachód.

Okres wojenny był dla „Pułaskiego" pełen wydarzeń. Między innymi jednostka była internowana we Francji przez kolaborujący z Niemcami rząd Vichy. Koniec wojny to rejsy konwojowe po Oceanie Indyjskim.

Ostatecznie podjęto decyzję, aby sprzedać „Pułaskiego" Brytyjczykom, dla których pływał do roku 1949, kiedy to został wyzłomowany.

Ponadto jak zawsze zapraszamy do rozwiązywania krzyżówki jako swoistego „odstresacza" po pracy. Rozwiązanie krzyżówki prosimy nadsyłać do końca września. W podziękowaniu za prawidłowe odgadnięcie hasła krzyżówki, wyślemy nagrody.

Zapraszamy do lektury i do dzielenia się z nami opiniami na temat treści naszego Biuletynu.

Redakcja Biuletynu Morskiego

WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast zwykłej wysyłki pocztą tradycyjną. Przypominamy, że Biuletyn Morski wydawany jest kwartalnie i zawsze można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej www.solidarnosc.nms.org.pl Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą mailową prosimy wysłać na adres:biuro@nms.org.pl

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"

Celem działania Sekcji jest:

- Reprezentowanie marynarzy i rybaków morskich w zakresie problematyki związanej z funkcjonowaniem branży, wobec organizacji pracodawców oraz organów administracji państwowej w uzgodnieniu z Radą Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ "Solidarność".
- Ścisła współpraca z innymi związkami zawodowymi oraz globalnymi i regionalnymi federacjami zawodowymi, kierując się wspólnie i demokratycznie uzgodnionymi celami i problemami.
- Działanie w interesie marynarzy i rybaków morskich we współpracy z międzynarodowymi strukturami związkowymi, a w szczególności Międzynarodową Federacją Transportowców (ITF) i Europejską Federacją Transportowców (ETF).
- Koordynowanie działań jednostek organizacyjnych NSZZ "Solidarność" zrzeszonych w Sekcji.
- Reprezentowanie marynarzy i rybaków morskich we właściwych organach i instytucjach Unii Europejskiej.
- Kreowanie i realizacja działań edukacyjnych i informacyjnych.

Sekcja realizuje swoje cele m.in. poprzez:

- Zawieranie i wypowiadanie układów zbiorowych pracy dla marynarzy i rybaków morskich oraz innych porozumień a w szczególności z pracodawcami zagranicznymi.
- Udział w działalności organizacji międzynarodowych.
- Organizowanie i kierowanie akcjami protestacyjnymi, do strajku włącznie, w przypadku naruszenia interesów pracowniczych.
- Udzielanie pomocy prawnej i podejmowanie interwencji w sprawach dotyczących zakresu działania Sekcji.
- Sprawowanie kontroli nad przestrzeganiem prawa pracy, sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, podejmowanie przewidzianych prawem działań w przypadku występowania zagrożeń dla życia i zdrowia pracowników, oraz zapewnianie okresowej kontroli stanowisk pracy.
- Prowadzenie usług związkowych dla marynarzy i rybaków morskich.
- Opiniowanie i inicjowanie projektów aktów prawnych z zakresu objętego zadaniami Sekcji, prowadzenie działalności badawczej w celu przygotowania opinii Sekcji wiążących się z jej działalnością.
- Tworzenie funduszy celowych, a w szczególności strajkowego, pomocy socjalnej oraz edukacji i rozwoju.
- Informowanie członków o działalności Sekcji oraz prowadzenie działalności prasowej, wydawniczej i innej medialnej.

W skład Sekcji wchodzą organizacje zrzeszające marynarzy i rybaków morskich pracujących u armatorów polskich i zagranicznych:

- Organizacja Międzyzakładowa Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"
- Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność".
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej .
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych.
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność" Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych.
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność" „Dalmor"

Krajowa Sekcja Morska wychodzi naprzeciw oczekiwaniom rybaków morskich

Krajowa Sekcja Morska razem z OZZOiM i FZZMiR w imieniu organizacji związkowych zrzeszających rybaków morskich zatrudnionych na statkach rybackich zwróciła się z wnioskiem do strony rządowej o rozpoczęcie procedury mającej na celu zmianę punktu 22 Załącznika nr 1 do Ustawy z dnia 19 grudnia 2008r. (Dz.U.2015.965 ze zm.) o emeryturach pomostowych poprzez zastąpienie zawartego tam sformułowania

„prace rybaków morskich" na sformułowanie „prace na statkach rybackich".

W uzasadnieniu wyjaśniła konieczność wprowadzenia tej zmiany z uwagi na charakter pracy na statku rybackim.

Wszystkie osoby zatrudnione na statku rybackim, niezależnie od zajmowanego stanowiska wykonują pracę determinowaną siłami natury przez ten sam czynnik ryzyka, tj. pracę na wodzie. Tym samym pracują w warunkach uciążliwych. Ich praca charakteryzuje się znacznym wydatkiem energetycznym, zmianowością i praktycznie nienormowanym czasem pracy w zmiennych warunkach klimatycznych. Organizacja pracy na statkach rybackich jest taka, że w okresach połowów podział na zatrudnienie w poszczególnych działach na statku zanika i od 90 do 97,5% całej załogi statku rybackiego bierze bezpośredni udział w połowach i przetwórstwie złowionej ryby. W przypadku załóg statków rybackich, zauważyć należy, że rodzaj i charakter pracy jest zdeterminowany celem realizowanym przez statek rybacki, a zatem rybołówstwem. Czynności wszystkich zatrudnionych na statku osób są podporządkowane temu celowi.

Pismo strony pracowniczej z dnia 19 sierpnia b.r. w sprawie Ustawy o pracy ma morzu

Dnia 19 czerwca 2016 roku Andrzej Kościk – Współprzewodniczący Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego skierował do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ) stanowisko Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", FZZMiR oraz OZZOiM w sprawie nowelizacji Ustawy o Pracy na Morzu.

Strona pracowników podtrzymała swoje dotychczasowe oficjalne stanowiska skierowane do Rządu RP, prezentowane w trakcie pracy Grupy Ekspertów, na posiedzeniach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego oraz na posiedzeniach Komisji Sejmowych i Senackich w trakcie tworzenia Ustawy o pracy na morzu w okresie od 2007 roku do 2015 roku. Zasadnicze i kluczowe dokumenty wypracowane przez stronę pracowniczą zostały przedstawione stronie rządowej i stronie pracodawców:

Komentarz strony pracowniczej do założeń projektu ustawy o pracy na statkach morskich z lipca 2014 roku przedstawiony na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa w dniu 21.10.2014 roku i przesłany do strony Rządowej w dniu 28.10.2014 roku.

Pismo strony pracowniczej z dnia 15 grudnia 2014 roku skierowane do Pani Doroty Pyć – Współprzewodniczącej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, Podsekretarza Stanu Ministerstwa Infrastruktury dot. Ustawy o pracy na statkach morskich.

Dnia 30 lipca 2015 roku Strona Pracownicza Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego przekazała Notę dla Posła na Sejm RP Pana Kazimierza Smolińskiego dotyczącą stanowiska marynarskich związków zawodowych w sprawie rządowego projektu ustawy o pracy na morzu.

Niestety, w trakcie posiedzeń Komisji Sejmowych i Senackich uwagi strony pracowniczej i większość poprawek zgłoszonych przez Posła Kazimierza Smolińskiego zostały odrzucone głosami posłów i senatorów PO, PSL i SLD. Zgodnie z postulatami strony pracowniczej głosowali jedynie posłowie PiS.

Strona pracowników odnotowała z uwagą i nadzieją stanowisko oraz deklaracje Pana Marka Gróbarczyka – Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przedstawione na posiedzeniu Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia **19 maja 2016 roku**, w sprawie Ustawy o pracy na morzu cyt.:

„…Wracając do podstawowych problemów, które dotyczą ustawy (przesłaliśmy państwu materiał na temat ustawy), są to: refundacja składek na ubezpieczenia społeczne, koszty dla armatorów związane z Funduszem Pracy, zwolnienia podatkowe wynikające ze stu osiemdziesięciu trzech dni. I to są, w zasadzie, trzy filary, które powinny być wprowadzone w ustawie, jednakże, z jednej strony wywołują one problemy u samych armatorów ze względu na pojawiające się koszty, z drugiej strony w znaczący sposób obciążają budżet państwa, jeżeli chodzi o element zabezpieczenia w stu procentach marynarzy i armatorów pod kątem powrotu pod polską banderę.

Nie ulega wątpliwości, że temat jest dla nas priorytetowy. Jesteśmy zdeterminowani, żeby wprowadzić zmiany na tyle daleko idące, żeby umożliwić powrót statków, a przede wszystkim marynarzy do naszego systemu.

Jednakże ministerstwo jest tutaj tylko i wyłącznie katalizatorem pewnych zachowań i działań, ponieważ główny ciężar negocjacyjny spoczywa z jednej strony – na armatorach, a z drugiej strony – na stronie społecznej, na związkach zawodowych. Zawsze mieliśmy tutaj pewną oś konfliktu (może nie konfliktu, ale trudności) w uzyskaniu podobnego lub tego samego stanowiska. Oczywiście, wiąże się to z kosztami. Nie cofamy się przed tym, żeby wprowadzić jak najdalej idące wsparcie dla marynarzy. Jest to podstawa.

Oczywiście, wiąże się to ze sprawą przychodów wynikających z zarobków marynarzy, wiąże się z wkładem do budżetu państwa, który do tej pory nie jest klasyfikowany, nie jest ujęty jako element przychodowy budżetu państwa. W związku z tym, należy przeprowadzić znacznie głębszą reformę, jeżeli chodzi o strukturę budżetową.

Oczywiście, jest to temat poboczny. Najistotniejsze jest, żeby uzyskać pełną zgodę w negocjacjach pomiędzy arma-

torami a stroną społeczną. Tutaj nasza propozycja jest taka: w związku z tym, że negocjacje trwają bardzo długo i nie chcemy powielać (tworzyć działań pozoracyjnych, że będziemy się spotykać, będziemy negocjować a i tak nic z tego nie wyjdzie), chcielibyśmy zaproponować, żeby w przyszłym półroczu zaplanować posiedzenie Komisji. Z naszej strony przeprowadzimy dogłębną ocenę dotychczasowego stanu, jeżeli chodzi o Ministerstwo Finansów, jeżeli chodzi o funkcjonowanie ustawy i główne elementy, które wydają się najbardziej kontrowersyjne.

Oczywiście, wykonamy, przygotujemy spotkania z Ministerstwem Finansów, żeby uzyskać pewne punkty wspólne, pewne zapewnienia co do dalszego procedowania. Oczywiście, w tym czasie należy ocenić funkcjonowanie dotychczasowej ustawy oraz przygotować się do nowelizacji wprowadzającej zmiany, które miałyby realny wpływ na zmianę dotychczasowego stanu…"

- posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa z dnia **15 czerwca 2016 roku** cytat z protokółu z posiedzenia:

„…Minister Marek Gróbarczyk zaproponował, aby Zespół zajął się kwestią ustawy o zatrudnianiu na morskich statkach handlowych. Projekt ustawy był przygotowany we współpracy z przedstawicielami Zespołu już w 2007 roku i warto do tych rozwiązań powrócić. Poprosił również stronę pracodawców i pracowników o przedstawienie informacji na temat rozwiązań w zakresie środków pomocowych dla armatorów w innych państwach. Statki polskich armatorów powinny znaleźć się w polskim systemie podatkowym, co do tej pory nie udało się uzyskać. Stąd propozycja utworzenia zespołu roboczego, który zająłby się opracowaniem „nowej" ustawy o zatrudnieniu. Ponadto Minister Marek Gróbarczyk poprosił o wskazanie innych zagadnień, które stanowiłyby podstawę do dalszych prac Zespołu…".

W swoim wystąpieniu do MGMiŻŚ przypomnieliśmy **nasze podstawowe priorytety**:

- Stosunek pracy na statkach winien podlegać prawu polskiemu.
- Obsada załogowa statku winna być ustalana w drodze uzgodnień pomiędzy związkami zawodowymi, a armatorem.
- Stosunek pracy na statkach winien wynikać z obowiązkowego dla tej profesji układu zbiorowego pracy. Wpisuje się to w ratyfikowane przez Polskę: Konwencję MOP nr 87, Konwencję MOP nr 98.
- Należy jasno określić uprawnienia marynarzy, niezależnie od podnoszonej przez statek bandery, do emerytury wynikającej z pracy w tzw. warunkach szkodliwych.
- Koszty zabezpieczenia społecznego marynarzy winny być poniesione w odpowiednio uzgodnionych proporcjach przez: rząd, armatora i marynarza.
- Ubezpieczenie społeczne powinno obejmować wszystkich marynarzy zamieszkałych w Polsce.
- Ustawa winna implikować zmiany w ordynacji podatkowej, w części dotyczącej marynarzy, na wzór rozwiązań stosowanych w krajach UE. Zmiany te winny uwzględniać rzeczywiste warunki zatrudnienia na morzu. Jednakowe przepisy podatkowe powinny dotyczyć wszystkich obywateli Polski, którzy otrzymują przychody z pracy na statku w charakterze członka załogi.
- Ustawa dotycząca pracy na statkach morskich nie może równocześnie regulować pracy na statkach rybackich. Polska winna ratyfikować, zalecenie UE, Konwencję Rybacką.

Nasze podsumowanie debaty na temat Ustawy o pracy na morzu

Poprzednie debaty dowiodły, że partnerzy społeczni są znacznie bliżej porozumienia w sprawie tekstu ustawy niż przedstawiciele poprzedniego rządu. Naszym zdaniem wynikało to z dwóch przyczyn, dotychczasowej praktyki stosowania układów zbiorowych akceptowanych przez ITF, w których wszystkie zasadnicze elementy istniejących Konwencji MOP są uwzględnione, a po drugie ze zrozumienia potrzeb globalnego, marynarskiego rynku pracy. Z chwilą przystąpienia do operowania pod tanimi banderami polscy armatorzy stali się uczestnikami tego rynku, ze wszystkimi pozytywnymi i negatywnymi konsekwencjami. Partnerzy społeczni zmuszeni zostali do akceptowania panujących na tym rynku warunków.

Armatorzy wyraźnie sformułowali postulat, aby nowa ustawa nie zwiększała kosztów zatrudnienia, argumentując to, między innymi, koniecznością zachowania pozycji konkurencyjnej na rynku.

Marynarze byli wówczas w stanie zgodzić się z tym postulatem, pod warunkiem, że nowa ustawa nie będzie przenosiła na nich żadnych dodatkowych obciążeń, a w tej kwestii decyzje należą do strony rządowej, bowiem - co warto raz jeszcze powtórzyć - wszelkie inne postanowienia mogące wpływać na koszty ponoszone przez armatorów, są już realizowane w ramach morskich układów pracy akceptowanych przez ITF/IBF.

Reasumując, w pewnym uproszczeniu i pomijając szczegóły, partnerzy społeczni opowiedzieli się za zachowaniem status quo, poprzez wprowadzenie do ustawy stosowanych od lat rozwiązań układowych. W takim duchu prowadzone były prace grupy ekspertów i takie założenie proponujemy kontynuować w pracach zespołu roboczego.

Jednocześnie, niemal na każdym posiedzeniu grupy ekspertów partnerzy społeczni wnioskowali o dostarczenie definitywnego stanowiska strony rządowej w dwóch zasadniczych kwestiach: podatku dochodowego marynarzy i składek na ubezpieczenia społeczne. Zdaniem partnerów społecznych, nie było i nie ma w tej sprawie najmniejszej

różnicy poglądów, bez tego rozstrzygnięcia niezmiernie trudno decydować o wielu innych zapisach nowej ustawy.

Przystępując do prac w ramach grupy ekspertów zakładaliśmy, że będą one realizowane w trzech etapach :

- Faza przednegocjacyjna - w jakiej spodziewaliśmy się otrzymać analizy istniejącego ustawodawstwa w kontekście wymagań MLC 2006
- Faza negocjacyjna - jaka miała doprowadzić do ostatecznych ustaleń trójstronnych tekstów na poziomie grupy ekspertów. Po dokonaniu ostatecznego sprawdzenia treści wszystkich artykułów, ustaleniu wzajemnych zależności do czego w praktyce nie doszło, zamierzaliśmy sporządzić ostateczne wytyczne i przekazać całość Zespołowi Trójstronnemu ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego do dalszego procedowania. Tymczasem grupa ekspertów spotkała się po raz ostatni latem 2009 roku nie dokonując czynności o jakich mowa wyżej.
- Faza ponegocjacyjna - według ustaleń ww. Zespołu Trójstronnego. Nie była ona realizowana.

Naszym zdaniem, a zapewne także zdaniem armatorów, partnerzy społeczni mają decydujący głos w kwestii oceny, czy nowa ustawa spełni swą rolę i doprowadzi do możliwości powrotu statków polskiej własności pod polską banderę.

Przyjęcie takiej procedury wynikało i wynika z doświadczeń partnerów społecznych, a zwłaszcza strony reprezentującej marynarzy, z prac nad Porozumieniem Partnerów Społecznych wdrażającym MLC 2006 do dorobku prawnego Unii Europejskiej. Przyjęcie procedury zgodnej z art. 139 TWE (Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską) pozwala, o ile nie istnieją zasadnicze różnice poglądów, na najszybsze i najbardziej skuteczne dojście do uzgodnionego celu; tym też kierowali się Marynarze przystępując do prac w ramach grupy ekspertów i taką procedurę proponujemy kontynuować w ramach zespołu roboczego.

Inauguracyjne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

Dnia 15 czerwca 2016 roku w warszawskim Centrum Partnerstwa Społecznego „Dialog" odbyło się inauguracyjne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele strony rządowej, pracowników oraz pracodawców.

Obradom przewodniczył **Współprzewodniczący** reprezentujący stronę rządową **Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej** (MGMiŻŚ).

Zdjęcie: Biuro prasowe MGMiŻŚ

Stronę pracowników reprezentował **Współprzewodniczący Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"**, zaś stronę pracodawców **Współprzewodniczący Paweł Szynkaruk – Prezes Związku Armatorów Polskich.**

- Liczę, że decyzje tego Zespołu będą miały znaczący wpływ na dalsze działania dotyczące kwestii prawnych, legislacyjnych, organizacyjnych– przyznał szef resortu. Podkreślił, iż jednym z priorytetowych zadań Zespołu jest wypracowanie nowych rozwiązań nowelizacji ustawy o zatrudnieniu na morskich statkach handlowych. Zasadniczym celem zmian jest powrót polskich statków pod polską banderę, tym samym pod polski system podatkowy i ubezpieczeniowy. Powinniśmy zacząć od oceny stanu obecnego, ale też dokładnej analizy różnych modeli, funkcjonujących na świecie.

Zdjęcie: Biuro prasowe MGMiŻŚ

Uczestnicy posiedzenia ustalili regulamin prac Zespołu Trójstronnego, jego skład jak również zasady udziału z głosem doradczym ekspertów i przedstawicieli zagranicznych pracodawców zatrudniających polskich marynarzy.

Zgłoszono też inne tematy, którymi będzie zajmował się Zespół, między innymi problem praktyk kadetów Akademii Morskich, a konkretnie ich finansowania. Ta sprawa wymaga pilnego, systemowego uregulowania. Podobnie jak kwestia obciążenia VAT-em firm, które na zlecenie Urzędów Morskich wykonywały prace hydrogra-

ficzne z zerową stawką podatku. Dla wielu firm zapłacenie tego podatku oznacza upadłość.

Szef resortu MGMiŻŚ poinformował, że są przygotowywane propozycje rozwiązania tego problemu, ale wymagają decyzji na najwyższym szczeblu.

Zasygnalizowano też, by zająć się konwencją balastową, emeryturami pomostowymi marynarzy ale też zagrożeniami dla załóg, jakie rodzą się w związku z narastającą falą imigrantów i terroryzmem.

Na podstawie informacji biura prasowego MGMiŻŚ

Przesłanie na Niedzielę Morską

10 lipca 2016 r.
Papieska Rada Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych

Nam, usadowionym wygodnie na kanapie we własnym pokoju gościnnym, trudno zrozumieć, jak wiele z naszego codziennego życia zależy od przemysłu morskiego i morza.

Jeśli spojrzymy wokół, na miejsca, gdzie mieszkamy i pracujemy, uświadomimy sobie, że większość mebli i wyposażenia IT, których używamy, została przetransportowana statkami; nasze ubrania zostały przewiezione w kontenerach z drugiego krańca świata, a owoce, które zjadamy, były dostarczane przez chłodnicowce, podczas gdy tankowce przewoziły ropę i paliwo do naszych samochodów.

Bez handlu morskiego import i eksport towarów oraz kompletnych produktów nie byłby możliwy. Nawet wtedy, kiedy decydujemy się zrelaksować radośnie na statku, nie myślimy o tysiącach ludzi morza pracujących ciężko, aby zapewnić nam wygodny urlop, by wszystko przebiegało sprawnie.

Ponadto, w ostatnich krytycznych sytuacjach na Morzu Śródziemnym załogi statków handlowych są na pierwszej linii, aby interweniować i ratować tysiące ludzi próbujących przybyć do Europy na pokładach przeciążonych, niezdolnych do podróży morskiej statkach i pontonach.

Prawie 1 200 000 marynarzy różnych narodowości (wielu z nich z krajów rozwijających się) na pokładach 50 000 statków handlowych transportuje prawie 90% wszelkiego rodzaju towarów. Nieprzebłagane siły otwartych mórz i oceanów stanowią znaczące ryzyko dla statków, a marynarze „ryzykują swoje życie" i to nie w jednym tylko wymiarze.

Życie fizyczne marynarzy jest wystawione na ryzyko, ponieważ poza zagrożeniami ze strony sił natury, piractwa i zbrojnych napaści, przemieszczanie się z jednego obszaru na inny i ciągłe dostosowywanie się do nowych sytuacji, jest w dalszym ciągu głównym zagrożeniem bezpieczeństwa załóg. Ich równowaga psychiczna jest narażona na ryzyko, kiedy po długotrwałym przebywaniu na morzu odmawia im się zejścia na ląd i zakazuje opuszczania statku.

Życie rodzinne marynarzy jest w niebezpieczeństwie, ponieważ kontrakty zmuszają ich do pozostawania z dala od rodzin i bliskich przez wiele miesięcy, a często przez kilka lat z rzędu. Dzieci dorastają bez ojców, a cała odpowiedzialność za wychowanie spoczywa na barkach matek.

Praca człowieka i godność marynarzy są w niebezpieczeństwie, kiedy z powodu nadgodzin są nadmiernie wyzyskiwani wielogodzinną pracą, a wypłata ich zarobków jest opóźniana miesiącami, zaś w przypadku porzucenia przez armatorów marynarze nie są opłacani w ogóle.

Co więcej, kryminalizacja marynarzy jest poważną troską zważywszy, że szczególnie w obecnych latach pewna liczba działań uprzednio uznanych za zgodne z prawem została zaskarżona do sądu szczególnie w odniesieniu do wypadków, takich jak rozbicia statków i zanieczyszczenie środowiska, etc.

Zachęceni przez Papieża Franciszka, który wezwał kapelanów i wolontariuszy Apostolstwa Ludzi Morza, aby byli „głosem tych pracowników, którzy żyją z dala od swoich bliskich i stają w obliczu niebezpiecznych i trudnych sytuacji" jako Apostolstwo Ludzi Morza stajemy po stronie marynarzy, aby po raz kolejny powtórzyć, że prawa ludzkie i prawa pracy mają być przestrzegane i chronione.

Chcielibyśmy także wezwać rządy i kompetentne władze morskie do umocnienia Konwencji o Pracy na Morzu (MLC) z 2006 r., zwłaszcza Przepisu 4.4., którego celem jest „zapewnić, żeby marynarze pracujący na statku mieli dostęp do urządzeń lądowych i usług dla zapewnienia ochrony zdrowia i dobrego samopoczucia".

Na koniec, z okazji dorocznych obchodów Niedzieli Morskiej chcielibyśmy przypomnieć wszystkim społecznościom chrześcijańskim i każdemu indywidualnie, jak ważne i zasadnicze dla naszego codziennego życia są zawód marynarza i przemysł morski. Chcielibyśmy wezwać biskupów, zwłaszcza diecezji morskich, do ustanowienia i wspierania Apostolatu Morskiego jako „widzialnego znaku waszej czułej uwagi dla tych, którzy nie mogą doświadczyć zwykłej troski duszpasterskiej".

Wyrażając naszą wdzięczność dla marynarzy za ich pracę, powierzamy ich i ich rodziny macierzyńskiej opiece Maryi, Gwiazdy Morza.

Kardynał Antonio Maria Veglio
Przewodniczący, Joseph Kalathiparambil Sekretarz

Nagrody ISWAN 2016

ISWAN International Seafarers' Welfare and Assistance Network

24 czerwca br. w Manili na Filipinach odbyła się ceremonia wręczenia nagród przyznawanych przez ISWAN

(International Seafarers' Welfare) – Międzynarodową Opiekę Socjalną dla Marynarzy.
Ceremonia wręczenia nagród połączona była z ogłoszonym przez Międzynarodową Organizacje Morską obchodami Dnia Marynarza. Nagrody ogłosił sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej pan Kitack Lim.

ISWAN przyznaje nagrody zarówno dla organizacji, firm żeglugowych, klubów Stella Maris, portów a także nagrody indywidualne za szczególne osiągnięcia w opiece nad załogami . W tym roku nagrodami wyróżniono :

- Duckdalben International Seamen's Club – specjalna nagroda jury
- Anglo-Eastern Ship Management oraz MF Shipping Group – uznane za firmy żeglugowe roku
- Bremenhaven – uznany za port roku
- Stella Maris w Barcelonie – uznany za centrum marynarskie roku
- AMOSUP (Associated Marine Officers' and Seamen's Union of Philippines) – uznany za organizację roku
- Ojca Stephena Millera – jako osobowość roku.

Na zdjęciu: Ojciec Edward Pracz

Oprócz w/w nagród przyznano również nagrody indywidualne za szczególne osiągnięcia w organizowaniu pomocy i opieki nad marynarzami.

Z przyjemnością informujemy, że w gronie wyróżnionych specjalnym dyplomem znalazł się także **Ojciec Edward Pracz.**

O. Edward Pracz, redemptorysta, w 1993 roku dekretem Ojca Prowincjała Leszka Gajdy, został skierowany do pracy w charakterze kapelana na trawlerach – przetwórniach na Morzu Ochockim. W latach 1993-1994 pełnił posługę kapelana na takich trawlerach dalmorowskich jak „Kalmar", „Altair" czy „Regulus". W 1995 roku o. Edward przejął obowiązki duszpasterza Ludzi Morza od o. Józefa Kroka.

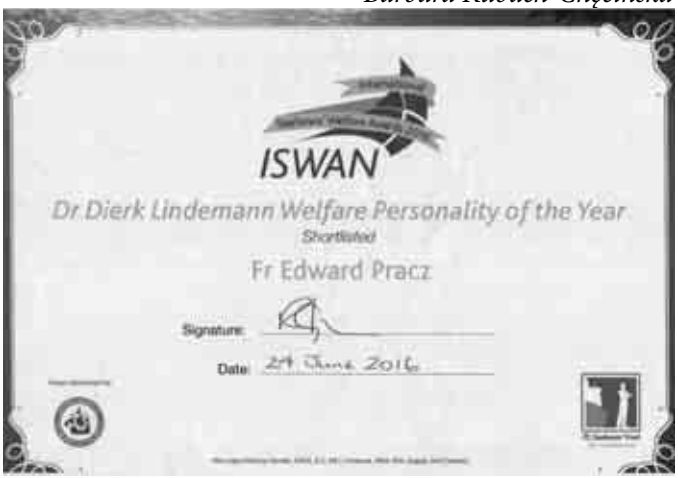
W 2002 roku na XXI Światowym Kongresie Duszpasterstwa Ludzi Morza w Rio de Janeiro o. Edward Pracz został nominowany na Koordynatora Regionalnego Apostolstwa Ludzi Morza dla Europy a w 2007 roku , na XXII Światowym Kongresie Duszpasterstwa Ludzi Morza, o. Edward Pracz został wybrany i nominowany na II kadencję

Zdjęcie: www.seafarerswelfare.org

Zakres jego posług w dużej mierze wykracza poza sprawy religijne, zajmuje się także sprawami socjalnymi, kulturalnymi i sportowo-rekreacyjnymi czemu służą kluby marynarskie w portach całego świata, czego zresztą najlepszym przykładem jest gdyński klub Stella Maris. Odwiedzają go marynarze ze statków obcych bander cumujących w gdyńskim porcie a klub jest otwarty dla wszystkich marynarzy, bez względu na wyznawaną wiarę czy światopogląd.

Nic więc dziwnego, że bezinteresowna pomoc O. Edwarda Pracza, jego zaangażowanie i nieustanna praca dla dobra marynarzy zostały zauważone i docenione przez ISWAN.

Barbara Kubach-Chęcińska



Dyplom uznania dla O. Edwarda Pracza za szczególne osiągnięcia w opiece nad marynarzami

Z działalności ITF Międzynarodowej Federacji Transportowców

Tłumaczenie: Barbara Kubach-Chęcińska na podstawie Seafarers' Bulletin no 30/2016 i strony ITF

Myślisz o podjęciu jakiejś akcji na statku ? Najpierw to przeczytaj.

ITF angażuje się w pomoc marynarzom zatrudnionym na statkach pod „tanimi banderami" aby pomóc im nie tylko w uzyskaniu wynagrodzenia ale i zapewnieniu im odpowiednich układów zbiorowych pracy.

Czasami marynarze, aby odzyskać swoje wynagrodzenia, muszą uciekać się do złożenia pozwu w lokalnym sądzie. Innym razem mogą zorganizować bojkot przeciwko statkowi. Różne rodzaje akcji są odpowiednie dla różnych portów. Akcja właściwa dla jednego kraju może być zupełnie nieodpowiednia w innym kraju.

Zanim zdecydujesz o akcji – skontaktuj się z lokalnym przedstawicielem ITF aby pomógł w podjęciu decyzji. W tym wydaniu Biuletynu załączmy listę inspektorów ITF, ich adresy mailowe oraz numery telefonów. Byłoby dobrze również w miarę możliwości, przed podjęciem akcji skontaktować się z lokalnym prawnikiem.

W niektórych krajach, w przypadku podjęcia strajku, prawo właściwie działa przeciwko tobie i załodze. Jeżeli znajdziecie się właśnie w takiej sytuacji to przedstawiciel ITF wyjaśni to wam i uprzedzi was o tym.

W wielu jednak krajach jedyną metodą na osiągnięcie sukcesu w sporach jest właśnie podjęcie akcji strajkowej.

Ponownie przypominamy – wszystko zależy od tego jaka poradę prawną otrzymasz w danym porcie. W wielu krajach, tak długo jak statek jest w porcie, a nie w morzu masz pełne prawo do strajku.

Bardzo ważne jest, gdy podejmujemy akcje strajkową, aby załoga była zdyscyplinowana, działała wspólnie i przede wszystkim spokojnie. Pamiętać należy, że w wielu krajach prawo do strajku jest podstawowym prawem człowieka, w wielu przypadkach zagwarantowanym przez lokalne prawo lub konstytucję.

Jakikolwiek rodzaj akcji podejmiecie – pamiętajcie aby przed jej rozpoczęciem, skontaktować się z lokalnym przedstawicielem ITF. Pracując razem możemy wygrać walkę o sprawiedliwe traktowanie i podstawowe prawa.

Wypadki morskie

Istnieją międzynarodowe przepisy, które zapewniają marynarzom sprawiedliwe traktowanie w przypadkach, gdy ich statek uczestniczy w wypadku, który zdarzy się bądź z winy armatora, portu, państwa przybrzeżnego, państwa bandery czy nawet jest wynikiem prawa ich własnego kraju.

Oto jakie masz prawa w przypadku gdy jesteś uczestnikiem wypadku morskiego:

- Masz prawo do adwokata. Poproś o niego zanim odpowiesz na jakiekolwiek pytania lub złożysz zeznania gdyż mogą one zostać wykorzystane przeciwko Tobie w przyszłych sprawach prawnych.
- Musisz rozumieć co się mówi – zwróć się do władz aby zaprzestały przesłuchania jeśli nie rozumiesz stawianych pytań. Jeżeli masz trudności ze zrozumieniem używanego języka – poproś o tłumacza.
- Twoja firma ma obowiązek pomóc ci – skontaktuj się z kompanią i/lub ze swoim związkiem zawodowym aby udzieliły ci pomocy i porady.

Więcej informacji można uzyskać na stronie: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm
oraz na naszej stronie: www.solidarnosc.nms.org.pl
w zakładce: kampanie-wypadki morskie

Portowcy na całym świecie podęli 7 lipca 2016 roku ważny, globalny protest.

Dokerzy mają znaczny wkład w światową gospodarkę. Pracujemy przez całą dobę w środowisku pełnym ogromnego ryzyka, ale nasze największe zagrożenie pochodzi od naszych pracodawców i rządów, to oni konsekwentnie przypuszczają ataki na nasze wynagrodzenia, warunki pracy i gwarancje naszych miejsc pracy.

Wiele związków zawodowych portowców ma już dosyć takiej sytuacji, więc wzywają do międzynarodowego protestu w celu unaocznienia społeczeństwu tych problemów oraz wywarcia presji na pracodawców aby powstrzymali ataki na portowców. Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) oraz Międzynarodowa Rada Portowców (IDC) uzgodniły, że czwartek 7 lipca br. będzie dniem protestu.

Dlaczego protestujemy?

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Zdrowie i bezpieczeństwo.

Porty są niebezpiecznymi miejscami pracy. W dążeniu do wywiązywania się z coraz trudniejszych zadań, często w wyniku presji ze strony linii żeglugowych, wraz z rosnącą liczbą mega-statków, wielu pracodawców wywiera naciski na portowców aby pracowali szybciej i dłużej, co zwiększa ryzyko wypadków i obrażeń. Statki projektuje się i buduje nie biorąc pod uwagę możliwych zagrożeń, na które napotykają portowcy. Domagamy się odpowiedniej jakości szkoleń dla wszystkich portowców we wszystkich portach oraz lepszej współpracy w zakresie bezpieczeństwa.

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Praca tymczasowa.

Nasze bezpieczeństwo pracy jest zagrożone. Coraz większa liczba portowców zatrudniana jest na umowach tymczasowych. Wielu nie jest już zatrudnianych bezpośrednio lecz przez spółki, które tylko dostarczają pracowników portowych zatrudnianych na krótki okres czasu. Wielu z naszych towarzyszy pracy zatrudnionych jest na często zmieniających się umowach bez długoterminowej gwarancji pracy.

Żądamy: zabezpieczenia pracy dla wszystkich portowców oraz poszanowania dla naszej grupy pracowniczej przez pracodawców.

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Poszanowanie dla układów zbiorowych i umów.

Oczekujemy, że będziemy traktowani z szacunkiem i jako równorzędni partnerzy w tej wyjątkowo wymagającej branży. Nasze związki muszą organizować się każdego dnia, gdyż wielu pracodawców usiłuje podważyć lub wypowiedzieć nasze układy zbiorowe czy umowy. W zeszłym roku zwolniono wielu przywódców związkowych za przystępowanie do związków, pracownicy byli zastraszani a związkom grożono. Domagamy się dla wszystkich portowców swobody zrzeszania się i angażowania w działalność związkową, bez zastraszania i represjonowania oraz przestrzegania umów zbiorowych.

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Standardy pracy w globalnych firmach.

Globalne firmy mają coraz większe wpływy na naszą branże, wiemy, że ich standardy pracy często różnią się znacznie pomiędzy poszczególnymi krajami rozwijającymi się. Domagamy się aby firmy te stosowały jednakowe standardy na całym świecie.

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Automatyzacja.

Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, że automatyzacja zawsze jest konieczna. Wiemy, że niektórzy producenci sprzętu zachęcają operatorów terminali do automatyzacji aby osłabić związki zawodowe. Ale tam, gdzie jest dobry biznes plan dla automatyzacji oczekujemy, że pracodawcy przed jej wprowadzeniem będą dążyć do osiągnięcia porozumienia ze związkami zawodowymi dotyczącego automatyzacji lub częściowej automatyzacji portu. Zmiany te mają wpływ na zabezpieczenie naszej pracy i naszego życia. Niektórzy pracodawcy już udowodnili, że można zawrzeć ze związkami zawodowymi odpowiednie umowy, które zapewnią rozsądne i akceptowalne rozwiązania dotyczące przekwalifikowania i gwarancji pracy.

Żądamy: żadnej automatyzacji bez negocjacji.

Zdjęcie:ww.itfglobal.org

Cztery rzeczy, o które prosimy portowców:

- Wstąpcie do związku. Tylko niezależne związki zawodowe mogą oprzeć się atakom. Im więcej mamy członków, tym mamy większy wpływ na sytuację.
- Skontaktujcie się ze swoim przedstawicielem związkowym i dowiedzcie się jakie działania będą podejmowane 7 lipca. Mogą to być spotkania, demonstracje lub wiece. Ich częścią może być także upamiętnienie zwolnionych towarzyszy pracy lub tych, którzy ulegli wypadkom. Wszelkie działania, które zostaną podjęte muszą uwzględnić lokalne przepisy prawne oraz ograniczenia, przed którymi staną związki.
- Zapytajcie jak możecie wspomóc tą działalność i jak wziąć w niej udział.
- Sprawdzajcie nasze informacje aby dowiedzieć się więcej o przyszłych globalnych akcjach.

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Stawajcie w obronie swojej pracy.

Przyczyniajcie się do obrony swojej pracy i swoich kolegów. Wszyscy jesteśmy atakowani i musimy pokazać wspólny front – udział każdego pojedynczego dokera jest bardzo ważny – razem możemy wygrać.

Podejmowane akcje można śledzić na naszych stronach:
www.defenddockersrights.org
Facebook/ITFdockers
Facebook/IDC
Twitter:
@ITFglobalunion,@ETFdockers,@IDCdockers,@DefendDockersRights

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

7 lipca jest światowym dniem protestu portowców ponieważ:

- Porty są niebezpiecznymi miejscami pracy, pracodawcy mogą zrobić więcej, aby uczynić je bezpiecznymi.
- Nasza praca jest często tymczasowa i niepewna, chcemy bezpieczeństwa dla naszych rodzin.
- Nasze związki zawodowe często są atakowane przez pracodawców i rządy chcące obniżyć nasze wynagrodzenia i pogorszyć warunki.
- Firmy globalne muszą przestrzegać międzynarodowych standardów we wszystkich krajach.
- Automatyzacja stanowi poważne zagrożenie dla naszej pracy i niektórzy pracodawcy wykorzystują ją jako drogę do osłabienia związków zawodowych
- Niektóre rządy próbują zniszczyć nasze prawa pracy. Nasza praca ma kluczowe znaczenie dla gospodarki światowej. Bez naszej pracy towary na świecie nie będą transportowane – podstawowe produkty jak żywność, samochody, meble, paliwa, itd. – stałyby się niedostępne.

Nie pozwolimy, aby ataki na związki zawodowe portowców trwały nadal, będziemy z nimi walczyć

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Prosimy:

- Członków społeczeństwa o .poparcie naszej kampanii w obronie godności i szacunku.
- Pracodawców – aby zaprzestali ataków i spotkali się ze związkami zawodowymi w celu zawarcia znaczących umów.
- Rządy – aby zamiast biznesu i firm chronili ludzi pracy.

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Więcej na temat kampanii na stronach: www.defenddockersrights.org
Facebook/ITFdockers
Facebook/IDC
Twitter:@ITFglobalunion @ETF dockers @IDC dockers

Podsumowanie akcji portowców z sześciu kontynentów w obronie swoich praw.

W dniu 7 lipca 2016 roku odbył się pierwszy Międzynarodowy Dzień Akcji Portowców. Wzięli w nim udział dokerzy i ich związki zawodowe od Abidjanu po Australię, od Cypru po Kanadę, od Nowej Zelandii po Norwegię. Byli wśród tysięcy z portów w ponad 50 krajach na sześciu kontynentach.

Ten dzień akcji został zorganizowany wspólnie przez Międzynarodową radę Dokerów (IDC – International Dockworkers' Council), Międzynarodową Federację Transportowców (ITF) oraz Europejską Federację Transportowców (ETF).

Celem akcji było podniesienie świadomości społecznej na temat istotnego wkładu portowców w gospodarkę światową oraz ryzyka, na które są narażeni pracownicy portowi w swojej codziennej pracy a także by uświadomić narastające ataki na warunki pracy w portach.

Zdjęcie:ww.itfglobal.org

Pod hasłem „bronić praw portowców" dokerzy wezwali do poprawy warunków bezpieczeństwa i zdrowia, położenia kresu deregulacji zatrudnienia poprzez stosowanie okresowego zatrudnienia oraz do szacunku dla praw negocjacyjnych i możliwości zawierania układów zbiorowych pracy, przestrzegania uniwersalnych standardów pracy w portach a także zgłosili swoje obawy co do sposobu przeprowadzania automatyzacji na terminalach.

Przewodniczący ITF i szef Sekcji Dokerów Paddy Crumlin powiedział:

„Siła i energia, którą pokazali portowcy na całym świecie jest niesamowita. Problemy, z którymi borykają się dokerzy – luki w przepisach dotyczących kwestii ich zdrowia i bezpieczeństwa, zabezpieczenia ciągłości pracy, automatyzacja oraz wyścig do obniżenia warunków pracy – nie ograniczają się tylko do jednego portu lub jednego kraju lecz mamy z nimi do czynienia na całym świecie. Akcje taka jak ta są nam potrze aby podnieść świadomość społeczeństwa i zwrócić uwagę na problemy naszego środowiska oraz aby pokazać pracodawcom, że mamy siłę przebicia i możliwości zorganizowania takich akcji".

(więcej informacji na temat akcji na stronie: www.defenddockersrights.org)

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Kampania przeciwko Wygodnym Portom (Port Of Convenience)

„50% światowych terminali znajduje się w posiadaniu wielonarodowych sieci. Jeżeli nie uda się nam zorganizować tych ważnych strategicznie punktów, nie mamy żadnej szansy aby zorganizować całą sieć dostaw. A to powinno być naszym podstawowym celem"

Paddy Crumlin, Przewodniczący ITF i Sekcji Dokerów ITF

Portem „wygodnym" jest port lub terminal, gdzie normy bezpieczeństwa i higieny pracy są niższe od tych, które są uznawane i dopuszczalne przez ITF oraz afiliowane związki zawodowe. Począwszy od 2006 roku podjęliśmy kampanię przeciwko wygodnym portom w celu zapewnienia, że normy dopuszczalne przez związki dokerów afiliowane w Sekcji Dokerów ITF są stosowane w portach terminalach na całym świecie w celu zwalczania wyzysku i utraty miejsc pracy.

Wielonarodowe przedsiębiorstwa obsługują globalne sieci dostaw i często koncentrują się na marży zysku i zwiększeniu swojego udziału w rynku. Aby uzyskać jak najlepsze rezultaty niektóre firmy stosują dorywcze zatrudnienie, które powoduje spadek norm bezpieczeństwa a inne decydują się na korzystanie z portów, w których siła robocza jest tańsza i gdzie nie trzeba przestrzegać norm bezpieczeństwa i higieny pracy (H&S) czy uznawać zorganizowanych związków zawodowych.

Ta kampania ma na celu zagwarantowanie, że normy uznawane przez związki zawodowe dokerów ITF mają zastosowanie we wszystkich portach i terminalach na świecie. ITF zwalcza nadużycia globalizacji i wykorzystywanie pracowników transportu na całym świecie.

Uznając zagrożenia dla miejsc pracy dokerów, zarówno ze strony rządowej, jak i pracodawców, związki zawodowe afiliowane w ITF w 2006 roku na 41 Kongresie ITF w Durbanie zgłosiły formalny wniosek o rozpoczęcie kampanii POC. ITF uznał, że niezbędna jest globalna kampania i zorganizowanie się aby razem sprostać wielonarodowym wyzwaniom. Porty stanowią ogromną część tego globalnego współzawodnictwa ponieważ są kluczem do organizowania łańcucha dostaw.

Kampania koncentruje się na siedmiu głównych tematach:

- konkurencja
- komercjalizacja
- prywatyzacja
- dorywcze zatrudnienie
- prawa związków zawodowych
- bezpieczeństwo i higiena pracy
- bezpieczeństwo miejsc pracy

W obrębie programu POC wydzielona została specjalna kampania nakierowana na działania 4 głównych operatorów terminali (GNTs – Global Network Terminal Operators). Związki zawodowe na całym świecie zaangażowały się we wzmocnienie kampanii GNT. Wiemy, że ci giganci działają w prawie połowie portów świata i stale zwiększają swój obszar działania. Ich ekspansja powoduje, że standardy pracy i jej bezpieczeństwo mogą zostać w tym wyścigu całkowicie zaniżone. Kampania GNT ma za zadanie zjednoczenie pracowników GNT i innych portów

w celu przeciwstawienia się negatywnym skutkom globalnego kapitału. GNT posiada potencjał, który pozwala im wpływać na pracowników we wszystkich portach. Mają potencjał i możliwości aby osłabić warunki pracy w portach należących do państw poprzez ulokowanie się w ich pobliżu i obniżanie płac i standardów w celu przejęcia, poprzez przebicie cenami, zorganizowanych już terminali. Jednym z celów kampanii jest wywarcie presji na operatorów terminali aby przystąpili do dialogu z ITF i podpisali globalne, ramowe, układy. Te ramowe umowy z pracodawcami stanowią ochronę dla standardów pracy na całym świecie.

Czterech głównych operatorów (4GNTs) to: APM (AP Moller), DPW (Dubai Port World), PSA (Port of Singapore Authority) oraz HPH (Hutchison Port Holdings).

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength

Kampania przeciwko wykonywaniu prac przeładunkowych

Mamy nadzieję, że marynarze są dumni z wykonywanej pracy. Jesteśmy przekonani, że kampania ITF przeciwko tanim banderom odniosła sukces i znacząco poprawiła płace i warunki zatrudnienia marynarzy na całym świecie.

I taki był nasz cel. Przez lata w gospodarce morskiej nastąpiło wiele zmian i bardzo się staramy budować pozytywne relacje z dobrymi armatorami a zwalczać tych, którzy działają nieuczciwie. Oprócz warunków pracy i płacy staramy się również aby kampania obejmowała coraz szersze obszary, takie jak problemy związane z piractwem, kryminalne i dotyczące pracy na lądzie.

Walka o Wasze prawa zależy od międzynarodowej solidarności portowców i marynarzy. Poparcie dokerów z całego świata umożliwiło nam działanie w Waszym imieniu. Razem jesteśmy silni !

Aby zwyciężyć, załogi statków nie powinny podejmować rozładunku czy innych prac tradycyjnie lub historycznie wykonywanych przez portowców bez wcześniejszego uzgodnienia tej czynności ze Związkiem Zawodowym Dokerów afiliowanym w ITF. Te prace to: mocowanie/rozmocowywanie ładunku, załadunek i rozładunek.

Ochrona Waszych praw i polepszenie warunków jest najistotniejsza dla osiągnięcia sukcesu kampanii ITF. Portowcy popierali Was, teraz nadszedł czas aby poprzeć portowców! Prosimy abyście upewnili się, że nie podejmujecie jakichkolwiek prac przeładunkowych, które powinny być wykonywane przez portowców. Poradźcie się Waszych związków lub związków lokalnych albo inspektorów ITF, którzy mają doświadczenie i wiedzę w tym zakresie.

Dziękujemy Wam za zrozumienie.

O wykonywaniu prac przeładunkowych.

Wprowadzenie.

Coraz częściej marynarze są proszeni o rozmieszczanie lub zabezpieczanie ładunku. Jest to niebezpieczna praca, która powinna być wykonywana tylko przez wyszkolonych i doświadczonych pracowników portowych. Co prawda oferuje się marynarzom dodatkową gotówkę. Jest to kuszące, bo podwyższa niskie zarobki i oferta ta stanowi jeszcze większą zachętę dla oficerów, którzy kierują marynarzy do prac przy przeładunku. Często, co jest szczególnie niebezpieczne, marynarze są nawet proszeni o rozpoczęcie rozmocowywania kontenerów przed wejściem do portu w celu przyspieszenia operacji portowych.

Czy wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy jest prawdziwym problemem?

Istnieje wielkie ryzyko dla bezpieczeństwa na morzu i poszczególnych marynarzy jeżeli nie przeszkoleni pracownicy wykonują prace przeładunkowe – to jest praca dla portowców a nie dla marynarzy:

Jest to niebezpieczne, chyba że jesteś odpowiednio przeszkolony.

Oznacza to dłuższe godziny pracy i większe zmęczenie.

To kolejny sposób armatora na zarabianie pieniędzy Twoim kosztem.

Pracownicy portowi szanują pracę i umiejętności marynarzy, w zamian za to proszą aby prace przeładunkowe pozostawić specjalistom.

Dlaczego żąda się od marynarzy wykonywania prac przeładunkowych?

Wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy stanowi część szerszego procesu deregulacji i liberalizacji przemysłu żeglugowego. Jest efektem nacisków ze strony pracodawców i rządów. Ich celem jest konkurencyjność – osiągana przez obniżanie kosztów. Chcą wycisnąć więcej od marynarzy i portowców poprzez „elastyczne" praktyki pracownicze, dłuższe godziny pracy i/lub niższe płace. Takimi działaniami osłabiają zabezpieczenia, o które pracownicy walczyli tak długo i tak ciężko.

Próbują usunąć przeszkolonych, doświadczonych i zarejestrowanych pracowników portowych. W ich miejsce na terminalach pojawiają się do dorywczej pracy nierejestrowani i niedoświadczeni pracownicy. Albo do wykonania tych prac bierze się marynarzy.

Pracodawcom szczególnie zależy na osłabieniu związków zawodowych portowców. Zorganizowani dokerzy mają siłę, którą od czasu do czasu wykorzystują, odmawiając załadunku i rozładunku towarów. Mogą spowodować przerwanie i zatrzymanie łańcucha dostaw, co ma ogromne znaczenie w produkcji i dystrybucji towarów na całym świecie.

Portowcy podejmują takie akcje aby upomnieć się o swoje prawa. Ale robią to także po to aby poprzeć innych,

szczególnie marynarzy. Rzeczywiście, solidarność wykazywana przez portowców odmawiających załadunku lub rozładunku statku często stanowiła punkt zwrotny w walce o uzyskanie lepszych warunków pracy dla marynarzy. Portowcy są naturalnymi sojusznikami marynarzy.

Dlaczego prace przeładunkowe wykonywane przez marynarzy są złe dla marynarzy?

Przeładunki są niebezpieczne dla marynarzy ponieważ nie są oni odpowiednio przeszkoleni do tej pracy.

W styczniu 2007 roku w Rotterdamie, na statku bandery Antigua & Barbuda, zginął filipiński marynarz przygnieciony 8. tonowym kontenerem. Tragedia wydarzyła się gdy załoga mocowała ładunek. Tak jak zdarzają się wypadki śmiertelne wśród marynarzy, tak również statki stają się niebezpieczne, stanowią zagrożenie i ulegają wypadkom z powodu źle zamocowanych kontenerów.

Prace przeładunkowe dodatkowo zwiększają stres i zmęczenie marynarzy, którzy już i tak odczuwają długie godziny pracy, napięte terminy żeglugowe i wymagany szybki czas realizacji. Oznacza to jeszcze mniej czasu na odpoczynek w porcie, kiedy masz nadzieję, że skontaktujesz się z rodziną i przyjaciółmi.

Przemęczenie uważane jest za główną przyczynę wypadków w portach i na morzu.

Na domiar złego osłabienie siły uzwiązkowionych dokerów odbija się także na marynarzach, którym portowcy często udzielają solidarnego poparcia w potrzebie.

Dlaczego prace przeładunkowe wykonywane przez marynarzy są złe dla portowców?

Jeśli wykonujecie takie prace – zabieracie prace wykwalifikowanym portowcom. Prace przeładunkowe to prace dla profesjonalistów. Powinny być wykonywane tylko przez tych, którzy zostali specjalnie przeszkoleni do ich wykonania. Gwarantuje to, że praca ta została wykonana w sposób bezpieczny i kompetentny.

Również dla portowców jest to niebezpieczne, gdy muszą rozładowywać ładunek, który został zamocowany przez niewyszkolonych pracowników. Powoduje to również osłabienie siły związków zawodowych portowców, Waszych naturalnych sojuszników.

Co robić, jeżeli każą mi wykonywać prace przeładunkowe?

Wszystkie układy zbiorowe pracy akceptowane przez ITF zawierają klauzulę, że od załogi statku nie będzie wymagać się, ani nakłaniać jej do wykonywania prac przeładunkowych. Jeżeli więc Twój statek pokryty jest takim układem to jakiekolwiek żądanie abyś wykonywał prace przeładunkowe stanowi pogwałcenie tego układu.

Jeżeli na twoim statku marynarze wykonują prace przeładunkowe skontaktuj się z ITF pod numer telefonu +44 20 74 03 27 33 – Twój telefon potraktujemy jako poufny – lub skontaktuj się z najbliższym inspektorem ITF lub przedstawicielem lokalnych związków zawodowych marynarzy.

Kampania GNT

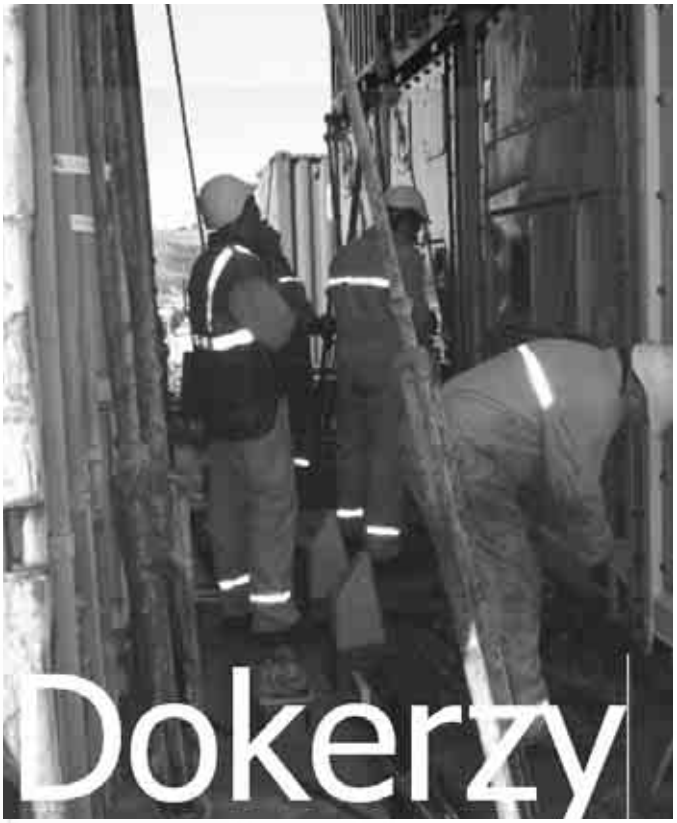
Portowcy na całym świecie – w 2006 roku związki wyraziły zgodę na prowadzenie globalnej kampanii przeciwko wygodnym portom aby polepszyć Wasze warunki pracy.

Ogrom i siła globalnych kompanii, które zarządzają terminalami w wielu krajach oznacza, że mają one wielki wpływ na pracę. Ci globalni operatorzy terminali kontrolują ponad połowę globalnego przemysłu kontenerowego. Spośród nich dominującą rolę odgrywają AP Moller-Maersk (APM), Dubai Ports World (DPW), Port of Singapore Authority (PSA) oraz International and Hutchison Port Holding (HPH).

ITF i jego afilianci stwierdzili, że kampania przeciwko wygodnym portom nie odniesie sukcesu jeżeli bardziej nie skupi się na budowaniu siły związkowej i wpływaniu na działania GNTs. Rozwijanie kampanii GNT zmierza do zapewnienia globalnego, ramowego układu na terminalach, który zapewni prawa związkowe, osiągnięcie lokalnych układów zbiorowych i porozumień oraz dobrych warunków zdrowotnych i standardów bezpieczeństwa.

Głównym celem kampanii na lata 2011-2014 było negocjowanie i wprowadzenie globalnego, ramowego układu zbiorowego z GNTs. Osiągnięcie tego celu chociażby tylko z DPW i APM spowodowałoby zwiększenie o około 100 000 miejsc pracy dla dokerów.

International Transport Workers' Federation
Solidarity Action Strength



Zdjęcie :ITF Seafarrers Bulletin 30/2016

Lista Inspektorów ITF

IMIĘ I NAZWISKO		KRAJ	PORT	NUMER TELEFONU	TELEFON KOMÓRKOWY	E-MAIL
Agustin Suarez	Inspector	Argentina	Bahia Blanca	+54 11 4300 7852	+54 911 386 22490	suarez_agustin@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	Contact	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinator	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Roger Opdelocht	Coordinator	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3411	+ 32 475 440088	opdelocht_roger@itf.org.uk
SouradjouAlassane Fousseni	Contact	Benin	Cotonou	+229 97080213	+229 95192638	sfousseni2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brazil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 5 3795493	+57 310 657 3300	sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croatia	Rijeka	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Predrag Brazzoduro	Coordinator	Croatia	Rijeka	+385 51 325 343	+385 98 211 960	brazzoduro_predrag@itf.org.uk
Romano Peric	Inspector	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egypt	Port Said	+20 66 3324 100	+20 10 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	France	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	France	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	France	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	France	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 5 222 70177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Germany	Bremen	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	Inspector	Great Britain	Southern England		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Scotland	+44 1224 582 688	+44 7539 171323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain	N E England	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	N W England	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	+245 95 5905895	+245 96 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China/Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Kolkata	+91 33 2459 1312	+91 8300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2338249 / 2338476 / 2700503	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinator	Ireland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzarri	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzarri_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italy	Sicily	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Katia Geissberger	Contact	Italy				Geissberger_Katia@itf.org.uk
Paolo Serretiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contact	Ivory Coast	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Ivory Coast	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Kape Hie	Contact	Ivory Coast	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinator	Japan	Tokyo	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Toshihiro Ame	Inspector	Japan	Osaka	+81 6 6616 5116	+81 90 4673 5671	ame_toshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Busan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	Coordinator	Korea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contact	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Honorio Alberto Galvan Aguilar	Inspector	Mexico	Manzanillo	+52 22 99 32 83 23	+52 1 314 122 9212	galvan_honorio@itf.org.uk
Tomislav Marković	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

IMIĘ I NAZWISKO		KRAJ	PORT	NUMER TELEFONU	TELEFON KOMÓRKOWY	E-MAIL
Aswin Noordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	New Zealand	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Henry Akinrolabu	Inspector	Nigeria	Lagos	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinator	Norway	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Erling C Ween	Inspector	Norway	Oslo	+47 22 825 825	+47 90 50 6084	ewee@sjomannsforbundet.no
Tore Steine	Inspector	Norway	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Norway	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panama	Cristobal	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Philippines	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Philippines	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Inspector	Poland	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Poland	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisbon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspector	Romania	Constanta	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Russia	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Russia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Russia	Vladivostock	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinator	Russia	St Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Russia	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Contact	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Keita	Contact	Senegal	Dakar	+221 776926408		fatima200817@live.fr
Daniel Tan Keng Hui	Contact	Singapore	Singapore	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contact	Singapore	Singapore	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Cassiem Augustus	Inspector	South Africa	Cape Town	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassiem@itf.org.uk
Sprite Zungu	Coordinator	South Africa	Durban	+27 31 706 0036	+27 827 73 63 67	zungu_sprite@itf.org.uk
Gonzalo Galan Fernandez	Inspector	Spain	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	Inspector	Spain	Barcelona	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Jose M Ortega	Coordinator	Spain	Algeciras	+34 956 657 046	+34 699 436 503	ortega_jose@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Inspector	Spain	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	Inspector	Spain	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspector	Spain	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinator	Sweden	Stockholm		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Inspector	Sweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Goran Nilsson	Assistant Coordinator	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 31 21	+46 76 100 65 12	nilsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Sweden	Norrkoping	+46 8 791 4100	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sven Save	Inspector	Sweden	Helsingborg		+46 70 57 49 713	save_sven@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwan, China	Taichung	+886 2658 4514	+886 955 415 705	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpossi	Contact	Togo	Lome	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspector	Turkey	Istanbul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	United States of America Baltimore/Norfolk +1 757 622 1892			+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinator	United States of America New Orleans			+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	United States of America New York +1 201 434 6000 (ext 240)			+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	United States of America Seattle - Tacoma +1 360 379 4038			+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
John Metcalfe	Contact	United States of America Portland, Maine – Boston +1 207 785 4531			+1 207 691 5253	metcalfe_john@itf.org.uk
Lila Smith	Inspector	United States of America Seattle - Tacoma +1 206 533 0995			+1 206 818 1195	smith_lila@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	United States of America Portland			+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Michael Baker	Contact	United States of America Cleveland +1 216 781 7816			+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	United States of America Houston +1 713 659 5152			+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	United States of America LA - South California +1 562 493 8714			+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sacco	Inspector	United States of America Morehead City +1 910 859 8222			+1 910 859 3153	sacco_tony@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	United States of America Port Canaveral +1 321 784 0686			+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk

Kampanie ITF FOC w 2015 r. w liczbach:

Inspekcje ITF

(2015)

Całkowita liczba skontrolowanych statków, na których Inspekcje nie wykazały żadnych problemów i te, gdzie znaleziono uchybienia.

- Całkowita liczna inspekcji 9 717
- z uchybieniami 6 684
- Bez uchybień 3 033

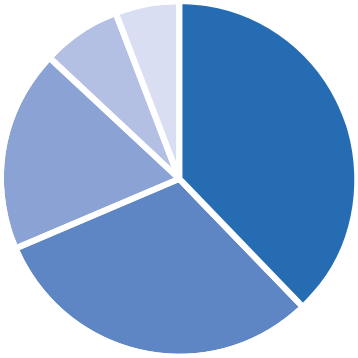
Suma odzyskanych wynagrodzeń

(* w mln USD)

(2015)

Pięć głównych problemów

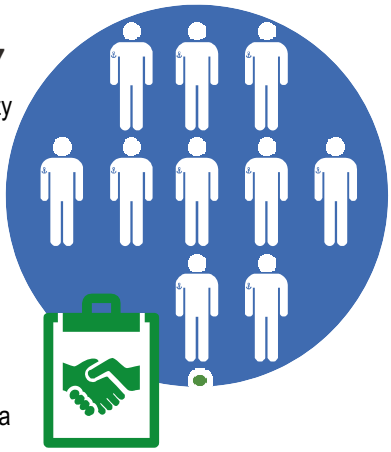
(2015)



- Zaległe wynagrodzenia 1 713
- Naruszenie warunków kontraktu 1 397
- Niezgodność z normami międzynarodowymi 831
- Naruszenie klauzuli dokerskiej dotyczącej operacji ładunkowych 320
- Medyczne 260

Układy zbiorowe ITF

258 457
Liczba marynarzy pracujących pod układami ITF



11 108
Całkowita liczba podpisanych układów zbiorowych ITF

Na podstawie: ITF Seafarers' Bulletin 30/2016

Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce

Kontynuacja artykułu pod tytułem „Rosyjscy i ukraińscy marynarze dziękują za pomoc w Gdyni" – opublikowanego w poprzednim wydaniu Biuletynu Morskiego nr 2/2016, str. 13

Podsumowanie wydarzeń:

Bankructwo armatora.

Trzy spośród czterech statków zakotwiczono na redzie portu w Gdyni: m/v Zarechensk; m/v Vyritsa; m/v Brasschaat oraz jeden na redzie Malty: m/v Kovdor. Bankrutująca firma z czterema statkami na kotwicy nie zapewniała właściwego zarządzania, co spowodowało szereg problemów. Począwszy od opóźnień w wypłacie wynagrodzeń, zaopatrzenia w prowiant i wodę, a kończąc na przedłużonym pobycie na burcie bez repatriacji oraz stresie dla załóg. W/w trudności dotknęły aż 77 marynarzy.

Dla rozwiązania powyższych problemów zaangażowali się: Inspektor ITF Grzegorz Daleki oraz Ojciec Edward Pracz - Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza. Inspektor ITF poinformował, podjął niezbędne działania i koordynację z: Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, załogami statków, przedstawicielami banku, agencją mustrującą, PSC, Urzędem Morskim, Kapitanatem Portu w Gdyni, Strażą Graniczną oraz Konsulatem rosyjskim.

(Drugi i trzeci od lewej) Ojciec Edward Pracz - Duszpasterstwo Ludzi Morza, Inspektor ITF - Grzegorz Daleki, razem z załogą m/v Vyritsa

Na banku spoczęła odpowiedzialność za wypłatę zaległych wynagrodzeń i innych kosztów związanych z utrzymaniem statku.

11 marca 2016 roku załoga statku Zarechensk poprosiła Inspektora ITF w Gdyni o pomoc – wówczas były to dwumiesięczne zaległe wynagrodzenia oraz brak informacji na temat ich zmustrowania i powrotu do domów. Inspektor ITF zażądał od banku wypłaty zaległych pensji i informacji dotyczącej podmiany załóg.

W międzyczasie dwa kolejne statki rzuciły kotwicę na redzie portu w Gdyni: m/v Vyritsa oraz m/v Brasschaat. Również i te załogi zwróciły się o pomoc do Inspektora ITF w Gdyni. W celu uniknięcia aresztowania statku oraz potencjalnych dodatkowych kosztów, bank rozpoczął proces wypłaty zaległych wynagrodzeń.

(w środku) Ojciec Edward Pracz i Inspektor ITF razem z załogą m/v Brasschaat przed wejściem do Centrum Stella Maris Club w Gdyni.

Marynarze pozostawali na pokładzie statków na kotwicy przez blisko trzy miesiące, bez możliwości zejścia na ląd, doświadczając ogromnego stresu i niepewności.

Potrzeba wrażliwego serca - ludzi którzy pochylą się nad drugim człowiekiem.

Sytuacja pokazała, że wielu z tych którzy stanęli na wysokich stanowiskach, bardzo często widzą paragrafy ale nie widzą człowieka. W ich życiu pojawiają się ludzie, którzy nie są nawet zauważeni. Pośród nich są marynarze, wykonujący zawód, który jest nieodzowny dla żeglugi i w efekcie tak istotny dla naszego codziennego życia. Żeby dostrzec człowieka potrzeba wrażliwego serca, dlatego marynarze znaleźli oparcie w ITF-ie i w Duszpasterstwie Ludzi Morza.

Wielu z nich nie miało wizy Schengen, więc potrzebowali pozwolenia od Straży Granicznej aby holownikiem dotrzeć do portu i zejść na ląd. Zorganizowanie tego nie było łatwe lecz trudności zostały pokonane za przyczyną zdecydowanego i głośnego żądania Inspektora ITF Grzegorza Dalekiego oraz Ojca Edwarda Pracza, Europejskiego Koordynatora Duszpasterstwa Ludzi Morza. Straż Graniczna została wezwana do zapewnienia możliwości zejścia na ląd w oparciu o wymogi Konwencji MLC 2006 oraz z powodu BiHP. Marynarze na zasadzie rotacji kolejnych grup, nareszcie zeszli na ląd. Ojciec Edward Pracz przewiózł ich do Centrum Stella Maris w celu badania lekarskiego. Profesor Andrzej Kotłowski przebadał ich a w razie potrzeby przepisał lekarstwa. Marynarzom zapewniono wyżywienie, kieszonkowe i upominki. Ojciec Edward zawiózł ich do centrum handlowego, do fryzjera i na kręgle.

Ojciec Edward Pracz z załogą m/v Zarechensk w restauracji. Marynarze powiedzieli: „nigdy nie zapomnimy waszej uprzejmości i opieki"

Ojciec Edward Pracz (1 z prawej) i Inspektor ITF z załogą m/v Zarechensk w Centrum Stella Maris w Gdyni.
Marynarze powiedzieli: „Rosjanie zawsze darzyć będą przyjaźnią Polaków"

W końcu roszczenie zgłoszone przez załogę m/v Zarechensk znalazło swój szczęśliwy finał.

Zaległe pensje zostały wypłacone i rosyjscy marynarze z czterech statków zostali repatriowani:

- pierwszy Vyritsa, dn. 6 czerwca 2016 r.
- drugi Zarechensk, dn. 13 czerwca 2016 r.
- trzeci Kovdor, dn. 17 czerwca 2016 r.
- czwarty Brasschaat, dn. 20 czerwca 2016 r.

Na podstawie informacji telefonicznej uzyskanej od załogi, marynarze bezpiecznie powrócili do swych rodzin.

Inspektorat ITF w Polsce

Odzyskane zaległe wynagrodzenia dla załogi ze statku „Glory One"

Dobre wspomnienia z Polski zabiorą z sobą hinduscy marynarze ze statku GLORY ONE pod banderą liberyjską.

19 lipca 2016 roku Inspektor ITF Grzegorz Daleki otrzymał prośbę o interwencję na statku „Glory One", który zawinął do portu w Gdyni. Inspekcja oprócz zaległości w wynagrodzeniu wykazała również niezgodne i zaniżone wynagrodzenia 9 marynarzy z pośród 21 osobowej załogi masowca. Ponadto kapitan od dłuższego czasu nie dysponował gotówką w celu udzielania zaliczek dla załogi.

Zdjęcie: Inspektorat ITF w Polsce

Powyższe niezgodności były naruszeniem nie tylko obowiązującego na tym statku Układu Zbiorowego Pracy ITF CBA, lecz także Konwencji MLC 2006.

Hinduski armator tego statku, już nie po raz pierwszy miał kłopoty z terminowym wypłacaniem wynagrodzeń. W rezultacie interwencji Inspektora ITF, armator natychmiast rozpoczął wypłatę wynagrodzeń marynarskich. Załoga potwierdziła otrzymanie swoich zaległych wynagrodzeń.

Zdjęcie: Inspektorat ITF w Polsce

Kolejnym portem zawinięcia był Szczecin, gdzie w dniu 27 lipca 2016 statek został poddany ponownej Inspekcji ITF. Tego dnia na statek została dostarczona pozostała część zaległego wynagrodzenia, w kwocie której zażądał Inspektor ITF, po czym wypłacono pozostałe zaległości wobec załogi. Załoga była usatysfakcjonowana z całości odzyskanych wynagrodzeń i należności, które opiewały na kwotę 80 000 USD.

Inspektorat ITF w Polsce

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Europa wspólnie przeciwko kryminalizacji marynarzy

ETF (Europejska Federacja Transportowców) i ECSA (Stowarzyszenie Armatorów UE) jako partnerzy społeczni wspólnie wypowiadają się przeciwko kryminalizacji marynarzy po tegorocznym werdykcie Sądu Najwyższego w Hiszpanii. Pierwszy wyrok Sądu Okręgowego w La Corunii oczyścił kapitana statku Prestige z odpowiedzialności natomiast tegoroczny wyrok skazał kapitana Mangourasa na dwa lata więzienia za „lekkomyślne działania powodujące katastrofalne zniszczenie środowiska".

Wspólna delegacja ECSA i ETF potępiła podczas obchodów Międzynarodowego Dnia Marynarza, wyrok sądu najwyższego i dały wsparcie kapitanowi Mangourasowi, uważając iż ten wyrok jest zbyt surową karą.

ETF i ECSA obawiają się, iż taki wyrok może negatywnie wpłynąć na atrakcyjność zawodu marynarza jak i odbić się na przyszłości w rekrutacji europejskich załóg. To wydarzenia w świetle działań Komisji Europejskiej promującej zawód marynarza niesie za sobą zupełnie inny wizerunek morskiej profesji.

ETF i ECSA działając na rzecz wzmocnienia atrakcyjności zatrudnienia w europejskiej żegludze nieustannie walczą z nieusprawiedliwioną kryminalizacją marynarzy. Zarówno Europejska Federacja Transportowców jak i Stowarzyszenie Armatorów UE mają nadzieję, iż ten wyrok nie zostanie wykonany i ten ponad 80 letni człowiek nie zostanie osadzony w więzieniu.

T.L.

Komunikat Europejskiej Federacji Transportowców po ataku w Nicei.

Z głębokim żalem dowiedzieliśmy się o strasznym ataku w czwartek wieczorem 14 lipca w Nicei, w wyniku którego ponad 80 osób straciło życie.

Rodzina ETF dołącza do europejskiego i międzynarodowego ruchu związkowego i przekazuje kondolencje wszystkim osobom dotkniętym tym okrutnym aktem przemocy.

Nasze myśli są z bliskimi, przyjaciółmi i współpracownikami ofiar.

W imieniu ponad 3,5 miliona pracowników transportu z 41 krajów europejskich wyrażam solidarność z francuską ludnością i ratownikami, ubolewam, że ludność francuska, padła ofiarą barbarzyńskich działań ukierunkowanych na niewinnych obywateli, turystów, na ich rodziny i przyjaciół przy obchodach z okazji Święta Narodowego Francji.

Wszyscy czujemy miłość i solidarność z narodem francuskim, wzmacniamy przekonanie, że działania ekstremistów, aby osiągnąć swoje cele zakończą się niepowodzeniem.

Musimy pozostać zjednoczeni w przeciwdziałaniu tym aktom nienawiści w nieustannym dążeniu do siły i odporności naszych demokratycznych społeczeństw.

18 lipca 2016 r.

Eduardo Chagas
ETF Sekretarz Generalny

www.etf-europe.org

PRZYŁĄCZ SIĘ DO NAS!

- Czy warto mieć przedstawicieli przy ILO, IMO, EU i innych ciałach międzynarodowych, gdzie rozstrzyga się o warunkach pracy i życia Marynarzy?
- Czy warto mieć świadomość, że ITF to ponad 700 związków zawodowych w różnych sektorach transportu na całym świecie, zdolnych udzielić pomocy Marynarzom w potrzebie?
- Czy jesteś gotów przyjąć na siebie część ciężaru funkcjonowania i przyszłego rozwoju ITF?

Jeśli **TAK**

Również **TY** możesz być częścią 4.5 milionowej, ogólnoświatowej rodziny ITF!

Wystarczy wypełnić poniższą deklarację i odesłać ją na jeden z adresów Organizacji wchodzących w skład **Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.**

DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

NSZZ Solidarność

Ja niżej podpisany/a deklaruję wstąpienie do Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność".
Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.
Zobowiązuję się do regularnego opłacania składek związkowych wyrażam zgodę na ich pobieranie przez pracodawcę z mojego wynagrodzenia.

Nazwisko

Imię | PESEL

Adres zamieszkania - miejscowość | Kod pocztowy

Ulica | Nr domu | Nr lokalu

Telefon | Telefon komórkowy

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość | Kod pocztowy

Ulica | Numer

Data | Podpis

Suma odzyskanych zaległych wynagrodzeń

(2014)

*Zawiera 19 mln USD odzyskanych z jednej firmy, z ponad 28 statków

(2015)

Każdego roku związki afiliowane przy ITF odzyskują od armatorów miliony dolarów zaległych i zaniżonych płac marynarzy (często wcale nie wypłaconych). Czasami powodem tego stanu rzeczy jest brak Układów Zbiorowych. Bywa też, że akceptowany Układ Zbiorowy został przez armatora podpisany, ale armator systematycznie oszukuje załogi i ich rodziny przez prowadzenie systemu „podwójnych list płacowych".

„Tanie bandery" nie są dla twojej wygody. ITF istnieje po to, by pomagać załogom tych statków!

ARMATOR.....

STATEK.....

BANDERA.....

STANOWISKO.....

AGENT POŚREDNICZĄCY.....

DATA URODZENIA.....

NAJBLIŻSZY KREWNY.....

KONTAKT DO KREWNYCH.....

SKŁADKI BĘDĘ OPŁACAŁ rocznie/półrocznie

JAKICH DZIAŁAŃ OCZEKUJESZ OD ZWIĄZKU.....

.....

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność"

jest organizacją NIEZALEŻNĄ od armatorów

i nigdy nie ujawnia faktu wstąpienia do Związku.

ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
tel. 91 422-33-11
szczecin@nms.org

ul. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia
tel. 58 621 85 43
gdynia@nms.org.pl

www.solidarnosc.nms.org.pl

JOIN THE ITF FAMILY

PRZYŁĄCZ SIĘ
DO MARYNARSKIEJ
RODZINY ITF

National Maritime Section
NSZZ "Solidarność"

Wypełnij formularz na odwrocie wraz z deklaracją i odeślij co

Krajowej Sekcji Morskiej

Marynarzy i Rybaków

NSZZ "Solidarność"

Porady dla marynarzy

Zatrudnienie marynarza

W związku z licznymi zapytaniami od marynarzy, którzy zmieniają armatora oraz od tych, którzy rozpoczynają karierę zawodową na morzu, ponownie umieszczamy poniżej niezbędne informacje o tym, jak bezpiecznie podjąć zatrudnienie, aby zniwelować ryzyko związane ze specyfiką marynarskich umów o pracę podpisywanych z armatorami tzw. tanich bander.

Decyzja

W momencie gdy zostanie nam przedstawiona oferta pracy, każdy powinien sprawdzić i przeanalizować kilka spraw:

1. **Statek i jego bandera**
   - Rodzaj statku, jego wiek, stan techniczny, nazwa klasyfikatora, wyposażenie, załoga. Takich informacji możemy zażądać od pośrednika lub pracodawcy. Decyzja należy do nas. Oczywistym jest, iż wiek statku w największej ilości przypadków jest ściśle powiązany z jego stanem technicznym i wyposażeniem.
   - Podstawowe informacje o statku możemy znaleźć na stronach www.itfseafarers.org oraz www.equasis.org
   - Bandera statku jest ważnym elementem ze względu na częste powiązanie z warunkami pracy i ubezpieczeniem społecznym. Możemy rozróżnić:
     a. Wygodne bandery UE/EOG – dla polskich marynarzy oznaczają one obowiązek objęcia pracownika ubezpieczeniem społecznym kraju bandery. Do systemu ubezpieczeń społecznych składki zazwyczaj odprowadzane są przez pracodawcę jak i pracownika.
     b. Pierwsze rejestry – w pierwszych rejestrach najczęściej każdy marynarz bez względu na narodowość musi być zatrudniony na przynajmniej takich samych warunkach płacowo – ubezpieczeniowych jak obywatel kraju bandery. Na przykład polski marynarz pracujący w pierwszym rejestrze norweskim NOR powinien mieć identyczne warunki pracy jak marynarz z Norwegii. Niestety ten system nie działa we wszystkich wypadkach czego przykładem są np. bandery UK, Holandii, Cypru, Malty.
     c. Inne przypadki. W roku 2010 została ratyfikowana pierwsza umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania która wskazuje, iż bandera statku określa obowiązek podatkowy. Mowa tutaj o drugim rejestrze norweskim N.I.S.
2. **Armator / pracodawca.**
   - Siedziba pracodawcy lub siedziba firmy sprawującej zarząd nad statkiem w żegludze międzynarodowej w większości przypadków określają przepisy podatkowe obowiązujące marynarza.
   - Należy zwrócić uwagę aby siedziba armatora / pracodawcy była wymieniona w całości. Jest to istotne dla celów podatkowych jak i w przypadku gdy będziemy zmuszeni kontaktować się z armatorem w przyszłości zarówno w sprawach rutynowych jak i przy ewentualnych roszczeniach z tytułu wykonywania pracy.
   - Im większy armator tym mniejsze ryzyko związane z ewentualnym brakiem wynagrodzenia lub problemami roszczeniowymi.
   - Większy armator to większe szanse awansu lub w przypadku zróżnicowania floty zmiany długości podróży lub rodzaju statku.
3. **Warunki umowy o pracę**
   - Umowa o pracę z pracodawcą powinna być podpisana przed wyjazdem z kraju.
   - Umowa o pracę w większości przypadków zawiera odniesienie do warunków zatrudnienia. Należy zapoznać się z warunkami zatrudnienia i posiadać ich kopię przed popisaniem umowy o pracę.
   - Warunki pracy i umowa to często kilkadziesiąt stron tekstu. Polecamy skierowanie prośby do pracodawcy o przedstawienie warunków zatrudnienia na kilka dni przed ich podpisaniem. Będziemy wtedy dysponowali czasem na ewentualne konsultacje np. ze związkiem zawodowym.
   - Najważniejsze abyśmy zapoznali się z warunkami opieki medycznej, chorobowego, wypadków przy pracy, odszkodowań, rozwiązania umowy o pracę, systemu pracy, systemu wynagrodzeń. Brak np. uzgodnień dotyczących systemu pracy w połączeniu z pensją „all inclusive" jest równoznaczne ze zgodą na pracę w liczbie do 14 godzin na dobę bez dodatkowego wynagrodzenia.
   - Pamiętajmy, iż czasami nie ma ustalonych warunków zatrudnienia, a w umowie wspomniane są jedynie ogólne przepisy kraju bandery. Należy wtedy zapoznać się z najważniejszymi zagadnieniami. Można spotkać specjalnie przygotowane wyciągi z ustawodawstwa krajowego przeznaczone dla marynarzy zakreślające ich prawa i obowiązki. Przykładem jest bandera duńska. W przypadku odwołania się jedynie do ustawodawstwa kraju bandery możemy być pewni, iż nie spotkamy tam naszych warunków ubezpieczenia medycznego, wypadkowego czy związanych z odszkodowaniem.
   - Nie zgadzajmy się na żadne dodatkowe ustalenia słowne. Jeżeli negocjujemy z pracodawcą np. uzgadniamy słownie iż długość pobytu na statku będzie wynosiła 2 miesiące, ale standardowy kontrakt za-

wiera 4 miesiące, należy nanieść odpowiednie zmiany na umowie o pracę.
- Jeżeli podpisujemy umowę o pracę na stanowisku kadeta, pamiętajmy aby w umowie były zawarte warunki pracy dla tego stanowiska. Zazwyczaj jest to 4 godziny pracy + 4 godziny poświęcone na naukę.

4. **Rejon pracy statku**
   - Krótkie przeloty pomiędzy portami oznaczają zazwyczaj dużą ilość pracy w nadgodzinach. W takich przypadkach należy się upewnić czy system pracy jest dwu czy trzy-wachtowy. Przy dwu-wachtowym systemie pracy i krótkich przelotach możemy się spodziewać 12 do 14 godzin pracy na dobę.
   - Strefy zagrożone atakami pirackimi – należy unikać tych obszarów. Ponieważ nie zawsze możemy być odpowiednio poinformowani o następnych rejonach przez które statek będzie przepływał należy zapoznać się z naszymi uprawnieniami w tej sprawie.
   - Stała praca na wodach terytorialnych danego Państwa może być związana z dodatkowym obowiązkiem podatkowym.
   - Należy zapoznać się z zaleceniami dotyczącymi szczepień ochronnych przewidzianych dla danego rejonu geograficznego oraz wystąpić o międzynarodową książeczkę szczepień.

Czynności związane z wyjazdem

1) **Ubezpieczenie**
   - W warunkach umowy o pracę powinny być wskazane warunki związane z naszym ubezpieczeniem w czasie podróży na statek i ze statku. Należy się z nimi zapoznać i w przypadku gdy nie spełnia ono naszych oczekiwań powinniśmy wykupić dodatkowe ubezpieczenie na podróż.
2) **Podróż**
   - Powinniśmy mieć wszystkie dokumenty podróżne, które zawsze trzymamy przy sobie. Nie nadajemy żadnych dokumentów na bagaż.
   - Zalecamy wpisanie do pamięci telefonu numerów do armatora, agenta itp.
   - Sprawdźmy ograniczenia związane z bagażem. Zazwyczaj marynarze mają większy limit wagowy, jednak w przypadku pracy w offshore jest on limitowany do 10-15kg.
   - Zalecamy aby w bagażu podręcznym posiadać jeden lub dwa komplety bielizny, które nas uratują w przypadku zaginionej walizki.
   - Zalecamy posiadanie gotówki w popularnej walucie USD lub EUR na nieprzewidziane wydatki jak np. wiza, pozwolenie o pracę lub taxi.
3) **Informacje dla rodziny**
   - Zaleca się poinformowanie rodziny o tym gdzie jedziemy oraz pozostawić w domu dane kontaktowe do osób związanych z organizacją naszej podróży np. agenta
   - Należy poinformować rodzinę o nazwie statku na którym będziemy pracować oraz pozostawić w domu kopię umowy o pracę oraz warunki zatrudnienia.

Mustrujemy na statku

1) **System pracy**
   - Zgodny z warunkami pracy na które się zgodziliśmy. Wszystkiego dowiemy się od naszego przełożonego.
   - Zawsze powinniśmy wypełniać karty pracy / karty czasu wolnego oraz zachować ich kopie przynajmniej na okres zatrudnienia.
2) **Bezpieczeństwo wykonywania pracy**
   - Przed rozpoczęciem pracy zarówno na pokładzie jak i w maszynie powinniśmy zostać wyposażeni w sprzęt / odzież BHP. W języku angielskim nazywany PPE (Personal Protective Equipment).
   - Pracę zawsze powinniśmy wykonywać bezpiecznie. Jeżeli nie jesteśmy pewni powierzonego zadania, powróćmy do przełożonego aby jeszcze raz je przedyskutować.
3) **Przepisy statkowe**
   - Należy zaznajomić się z kodeksem ISM który zawiera różnego rodzaju procedury według których należy postępować. Jednym z punktów ISM jest ustanowienie Designated Person Ashere (DPA) czyli osoby w biurze armatora odpowiedzialnej za funkcjonowanie procedur zawartych w kodeksie.
4) **Komunikacja**
   - Telefon satelitarny, e-mail to powszechnie wykorzystywane systemy łączności.
   - Domy marynarza – najczęściej wykorzystywane miejsca w których marynarze korzystają z Internetu.

Najczęściej spotykane problemy

- Wcześniejszy powrót do domu
- Wypadek / choroba
- Problemy załogowe
- Brak wynagrodzenia
- Niezgodność umowy o pracę z rzeczywistą sytuacją

We wszystkich przypadkach należy się podpierać warunkami zatrudnienia. W przypadku niejasności należy się skontaktować z kimś kto może udzielić nam wsparcia lub wystąpić w naszym imieniu.

W przypadku braku wynagrodzenia zaleca się rozwiązywanie problemu przed zmustrowaniem ze statku. Po powrocie do domu szanse na odzyskanie pieniędzy drastycznie spadają.

Wszelkiego rodzaju wnioski zaleca się składać na piśmie np. prośba o wcześniejsze zmustrowanie, a dokumenty tak jak np. zwolnienia lekarskie dostarczać pocztą lub za potwierdzeniem odbioru. We wszystkich przypadkach zatrzymujemy kopie.

W przypadku gdy w trakcie trwania zatrudnienia będziemy zmuszeni do wizyty lekarskiej należy zbierać kopie wszystkich dokumentów.

Tymoteusz Listewnik

Dobrowolne ubezpieczenie w NFZ pamiętaj o swoim ubezpieczeniu dotyczącym kosztów leczenia oraz o ubezpieczeniu swoich bliskich

Praca na morzu wykonywana dla różnych armatorów, również tych spoza obszaru Unii Europejskiej, którzy oferują różne warunki zatrudnienia niesie za sobą duże ryzyko zdrowotne (choroby tropikalne, wypadki na statku, niższa odporność zdrowotna).
Brak posiadania ubezpieczenia od kosztów leczenia i ewentualnej rehabilitacji w kraju jest wysoce ryzykowne, dlatego rekomendujemy podjęcie decyzji o dobrowolnym ubezpieczeniu. Wiele firm prywatnych oferuje takie ubezpieczenie, ale jedynie NFZ nie ma limitów kwotowych w kwestii opłacenia kosztownych zabiegów operacyjnych.

Poniżej przedstawiamy informacje dotyczące możliwości dobrowolnego ubezpieczenia w NFZ.

Jeżeli:

Jesteś zarejestrowany jako osoba bezrobotna, przygotuj następujące dokumenty:

- decyzja z Urzędu Pracy o utracie statusu osoby bezrobotnej

Jeżeli posiadałeś dotychczas ubezpieczenie w innym kraju członkowskim Unii Europejskiej, przygotuj:

- formularz E-104

Jeżeli byłeś zgłoszony jako członek rodziny do ubezpieczenia, dołącz:

- w przypadku małżonka: druk ZUS ZCNA wyrejestrowania z ubezpieczenia.

W innym przypadku dołącz:

- dokument od płatnika składek potwierdzający zakończenie ubezpieczenia zdrowotnego

Wraz z wnioskiem (do pobrania ze strony internetowej NFZ www.nfz.gov.pl i dokumentami wymienionymi powyżej, udaj się do oddziału wojewódzkiego NFZ lub jednej z delegatur.

Warunkiem objęcia dobrowolnym ubezpieczeniem zdrowotnym jest także wniesienie opłaty dodatkowej, jeżeli przerwa w ubezpieczeniu wyniosła dłużej niż 3 m-ce.

Wysokość tej opłaty zależy od długości przerwy w ubezpieczeniu zdrowotnym i opłacaniu składek.

I tak:

Jeżeli przerwa w ubezpieczeniu zdrowotnym i opłacaniu składek wynosiła nieprzerwanie:

- od 3 miesięcy do roku - opłata dodatkowa wynosi 20% dochodów przyjętych jako podstawa wymiaru składki.
- powyżej roku do 2 lat - opłata dodatkowa wynosi 50% dochodów przyjętych jako podstawa wymiaru składki.
- powyżej 2 lat do 5 lat - opłata dodatkowa wynosi 100% dochodów przyjętych jako podstawa wymiaru składki.
- powyżej 5 lat do 10 lat - opłata dodatkowa wynosi 150% dochodów przyjętych jako podstawa wymiaru składki.
- powyżej 10 lat - opłata dodatkowa wynosi 200% dochodów przyjętych jako podstawa wymiaru składki.

W uzasadnionych przypadkach, na wniosek zainteresowanego, istnieje możliwość ubiegania się o zwolnienie lub rozłożenie na raty opłaty dodatkowej, zgodnie z art. 68 ust. 11 ustawy z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. nr 210, poz. 2135 z późn. zm.). Dyrektor właściwego Oddziału Wojewódzkiego NFZ może wyrazić zgodę na odstąpienie od pobrania opłaty dodatkowej lub rozłożyć ją na raty miesięczne, jeżeli osoba znajduje się w trudnej sytuacji materialnej i życiowej.

Po podpisaniu umowy o dobrowolne ubezpieczenie z NFZ, ubezpieczony powinien złożyć we właściwym dla swojego miejsca zamieszkania ZUS-ie, druk ZUS ZZA

z kodem tytułu ubezpieczenia 24 10 XX, w terminie 7 dni od zawarcia umowy.

Za każdy miesiąc podlegania ubezpieczeniu zdrowotnemu ubezpieczony ma obowiązek składać deklarację rozliczeniową ZUS DRA .

Twój dowód ubezpieczenia to egzemplarz umowy wraz z dowodem opłacenia składki za ostatni miesiąc, zaś dla członków rodziny tej osoby egzemplarz umowy, druk ZUS ZCNA (wymienieni są tam członkowie rodziny) oraz dowód opłacenia przez osobę ubezpieczoną składki za ostatni miesiąc.

Wysokość składki na ubezpieczenie zdrowotne wynosi 9% podstawy jej wymiaru. Składka jest **miesięczna i niepodzielna**. Składkę w pełnej wysokości za miesiąc kalendarzowy, w którym podlegało się ubezpieczeniu, także za niepełny miesiąc, należy opłacić do 15 dnia **następnego miesiąca**. Składka na dobrowolne ubezpieczenie zdrowotne w miesiącach **lipiec, sierpień, wrzesień 2016 r.** wynosi **382,16** zł

Kwotę tą obliczono na podstawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, włącznie z wypłatami z zysku, w pierwszym kwartale 2016 r., które wyniosło **4246,21 zł** (Obwieszczenie Prezesa GUS z dnia 18 lipca 2016 r.).

Objęcie dobrowolnym ubezpieczeniem zdrowotnym następuje z dniem określonym w umowie zawartej z NFZ – jednak nie wcześniej, niż z dniem złożenia wniosku, a ustaje z dniem rozwiązania tej umowy, albo po upływie miesiąca nieprzerwanej zaległości w opłacaniu składek. W tych samych ramach czasowych dobrowolnym ubezpieczeniem zdrowotnym objęty jest wolontariusz. Dobrowolne ubezpieczenie zdrowotne wygasa również w przypadku objęcia danej osoby obowiązkowym ubezpieczeniem zdrowotnym.

Ubezpieczenie członków rodziny

Osoba, która zawarła umowę o dobrowolne ubezpieczenie zdrowotne ma obowiązek zgłosić do ubezpieczenia członków rodziny niepodlegających obowiązkowi ubezpieczenia zdrowotnego z innego tytułu.

Zgłoszenie do ubezpieczenia członków rodziny nie wiąże się z koniecznością odprowadzania dodatkowej składki. Członków rodziny ubezpieczony zgłasza do NFZ poprzez wypełnienie załącznika do umowy oraz złożenie w ZUS odpowiednio wypełnionego dokumentu ZUS ZCNA. Uchybienie temu obowiązkowi zagrożone jest karą grzywny. Obowiązek ten nie dotyczy cudzoziemców - studentów i uczestników studiów doktoranckich oraz absolwentów, którzy odbywają w Polsce obowiązkowy staż, a także członków zakonów, alumnów wyższych seminariów duchownych i teologicznych, postulantek, nowicjuszy i juniorystów zakonów i ich odpowiedników, osób odbywających staż adaptacyjny oraz odbywających kursy języka polskiego lub kursy przygotowawcze do podjęcia nauki w języku polskim.

Członkami rodziny są następujące osoby:

dziecko własne, dziecko drugiego małżonka, dziecko przysposobione, wnuk albo dziecko obce, dla którego ustanowiono opiekę, albo dziecko obce w ramach rodziny zastępczej, do ukończenia przez nie 18 lat, a jeżeli kształci się dalej to do ukończenia 26 lat, natomiast jeśli posiada orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności lub inne traktowane na równi to bez ograniczenia wieku, małżonek, wstępni pozostający z ubezpieczonym we wspólnym gospodarstwie domowym.

Rozwiązanie umowy o dobrowolne ubezpieczenie

Rozwiązać umowę o dobrowolne ubezpieczenie można:

na pisemny wniosek ubezpieczonego złożony w NFZ. W wypowiedzeniu umowy powinna być zawarta data, z którą następuje rozwiązanie oraz należy załączyć wszystkie dowody opłaconych składek (ewentualnie wydruk składek z ZUS) za okres trwania umowy, oraz dokument potwierdzający uzyskanie innego tytułu ubezpieczenia (w sytuacji zmiany tytułu ubezpieczenia). Powiadomienie jest skuteczne najwcześniej z dniem złożenia we właściwym oddziale NFZ.

W przypadku objęcia ubezpieczeniem zdrowotnym z innego tytułu (ubezpieczeniem obowiązkowym lub jako członek rodziny), należy złożyć wniosek o rozwiązanie umowy (pkt 1) w oddział NFZ.

Po rozwiązaniu umowy dobrowolnego ubezpieczenia w NFZ należy ją wyrejestrować we właściwym oddziale ZUS.

Z ostatniej chwili:

Krajowa Sekcja Morska otrzymała do zaopiniowania sprawozdanie Rządu RP ze stosowania Konwencji MOP o pracy na morzu, w której miedzy innymi czytamy że:

Marynarze zamieszkujący na stałe w Polsce i pracujący na statkach pod banderą państwa trzeciego mogą ubezpieczyć się w Polsce dobrowolnie zawierając umowę dobrowolnego ubezpieczenia zdrowotnego z oddziałem wojewódzkim Narodowego Funduszu Zdrowia, właściwym dla miejsca zamieszkania marynarza na terytorium Polski .

Co jest oczywiste, ale dalej czytamy, że:

W 2015 r. do ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych wprowadzono przepis (art. 68 ust. 8a), zgodnie z którym do okresu tego (przerwy w ubezpieczeniu) nie wlicza się okresu zatrudnienia marynarza na statkach morskich o obcej przynależności. W związku z tym ww. opłata może być znacznie niższa lub może nie być wymagana.

W wyniku tej informacji zawartej w sprawozdaniu, próbowaliśmy odszukać zapis informujący o możliwości zmniejszenia opłaty dodatkowej dla marynarza na stronach internetowych NFZ, niestety-bezskutecznie. Również podczas rozmów telefonicznych z pracownikami NFZ nie otrzymaliśmy odpowiedzi na postawione pytanie czy oddziały NFZ stosują w praktyce ten zapis i czy marynarze

są informowani o możliwości skorzystania z w/w zapisu zawartego w Rozporządzeniu.

W związku z powyższym, w dniu 22/08/2016 r. zostało skierowane oficjalne pismo z zapytaniem, czy oddziały NFZ stosują odliczanie okresu pobytu marynarza na statkach o obcej przynależności do obliczenia opłaty dodatkowej

Na podstawie informacji NFZ B.S.

Informacja dotycząca świadectw przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem i dowodzenia siłownią okrętową w w świetle obowiązującego Rozporządzenia

W związku z pojawiającymi się pytaniami, dotyczącymi konieczności uzupełnienia szkoleń w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem lub w zakresie dowodzenia siłownią okrętową przez marynarzy, w świetle nowelizacji Rozporządzenia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacjach załóg morskich, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przedstawiło następujące wyjaśnienia:

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937, z późn. zm.):

Obowiązek ukończenia szkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem lub dowodzenia siłownią okrętową dotyczy osób, które ubiegają się o uzyskanie, odpowiednio, dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej:

1 z wymogu posiadania świadectwa przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem lub dowodzenia siłownią okrętową zwolnione są osoby, które ukończyły szkolenie kwalifikacyjne przeprowadzone na podstawie programu szkolenia: - na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym, określonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 marca 2014 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz.U.2014, poz.258), lub - na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, określonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz.U. 2014, poz. 536);

2 osoby, które po dniu 20 sierpnia 2013 r. otrzymały dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej z ograniczoną datą ważności do dnia 31 grudnia 2016 r. i ukończyły szkolenie na poziomie operacyjnym, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. 2005, nr 173, poz. 1445), są obowiązane do uzupełnienia szkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem lub dowodzenia siłownią okrętową;

3 osoby ubiegające się o dyplomy na poziomie zarządzania nie mają obowiązku uzupełniania szkoleń w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem lub dowodzenia siłownią okrętową;

4 osoby odnawiające dyplomy nie mają obowiązku uzupełniania szkoleń w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem lub dowodzenia siłownią okrętową. Wyjątkiem są osoby, które po dniu 20 sierpnia 2013 r. otrzymały dyplomy oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej z ograniczoną datą ważności do dnia 31 grudnia 2016 r.

W związku z różną interpretacją wymogów Konwencji STCW przez państwa będące stronami Konwencji oraz z uwagi na szczególne wymogi armatorów, urzędy morskie:

1 na wniosek zainteresowanego, który ukończył szkolenie kwalifikacyjne na poziomie operacyjnym lub zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, przeprowadzone w oparciu o program szkolenia określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 marca 2014 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz.U. 2014, poz. 258), mogą wystawić świadectwo przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem;

2 na wniosek zainteresowanego, który ukończył szkolenie kwalifikacyjne na poziomie operacyjnym lub zarządzania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej, przeprowadzone w oparciu o program szkolenia określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz.U. 2014, poz. 536), mogą wystawić świadectwo przeszkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową;

3 na wniosek zainteresowanego, który ukończył szkolenie na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej lub na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej, przeprowadzone w oparciu o program szkolenia

określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. 2005, nr 173, poz. 1445), mogą wydać zaświadczenie, że w trakcie szkolenia kwalifikacyjnego zainteresowany zrealizował treści przewidziane, odpowiednio, w Sekcji A-II/1 i A-II/2 lub Sekcji A-III/1 i A-III/2 Kodeksu STCW.

Z uwagi na zasady przechowywania dokumentacji osobowej marynarzy, świadectwo przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem / dowodzenia siłownią okrętową **może wystawić tylko ten urząd morski, który wcześniej wydał zainteresowanemu dyplom.**

Dodatkowo informujemy absolwentów Akademii Morskiej w Szczecinie, **którzy po dniu 20 sierpnia 2013 r. otrzymali dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej z ograniczoną datą ważności do dnia 31 grudnia 2016 r., że ważność ich dyplomów może zostać przedłużona, jeśli na studiach został zrealizowany program szkolenia na poziomie zarządzania odpowiednio w dziale pokładowym lub maszynowym.**

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
W ZAKRESIE
NAUTYCZNEGO DOWODZENIA STATKIEM

Certificate of Training
in Bridge Resource Management

Hologram Urzędu Morskiego

No. .....

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

Nazwisko i Imię / Surname / Name

Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

został odpowiednio przeszkolony w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem oraz wykorzystania umiejętności przywódczych i kierowniczych, zgodnie z wymaganiami sekcji A-II/1 i A-II/2 Kodu Konwencji STCW

has been duly trained in bridge resource management and use leadership and managerial skills in acc. with the provisions of Section A-II/1 and A-II/2 of the Code of the STCW Convention

Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate

Imiona i nazwiska oraz podpis / Name and signature of duly authorised officer

B.S. Na podstawie informacji ze strony internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie

Informacje na temat ważności wydanych dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych oraz konieczność ich wymiany

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich oraz jego kolejne nowelizacje, wprowadzają szereg istotnych zmian, mających na celu dostosowanie krajowych przepisów i dokumentów do zmian Konwencji STCW z 2010 r. (poprawki z Manili) oraz do wymogów Konwencji MLC:

1. **Dyplomy w żegludze międzynarodowej**, wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność na okres na jaki zostały wydane, **jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 r.** Osoby, które posiadają dyplomy oficerskie wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r., których ważność jest dłuższa niż 31.12.2016 r. powinny wymienić swoje dokumenty przed dniem 31.12.2016 r. Wymiany dokonuje się na wniosek zainteresowanego, na zasadach dotyczących odnowień dyplomów.

2. Dyplomy oficera elektroautomatyka okrętowego, wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. podlegają wymianie ze względu na zmianę podstawy prawnej, jaka powinna być przywołana w dyplomie. Dyplomy, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na zasadach dotyczących odnowień dyplomów. **Od dnia 11 maja 2016 r. dyplomy elektroautomatyków okrętowych będą mogły być odnawiane pod warunkiem ukończenia dodatkowego szkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV.**

3. Osoby, ubiegające się o wydanie **po raz pierwszy dyplomu oficera wachtowego lub oficera mechanika wachtowego**, które rozpoczęły cykl szkolenia przed dniem 1 lipca 2013 r. są obowiązane do uzupełnienia świadectw w zakresie:
   - nautycznego dowodzenia statkiem, w przypadku dyplomu oficera wachtowego,
   - dowodzenia siłownią okrętową, w przypadku dyplomu oficera mechanika wachtowego.

   Osoby, które nie uzupełnią ww. świadectw z przeszkoleń **mogą otrzymać dyplomy ważne jedynie do dnia 31.12.2016 r.** Do tego czasu niezbędne będzie ukończenie odpowiedniego kursu w ośrodku szkoleniowym, osoba która nie ukończy wymaganego szkolenia nie będzie mogła odnowić dyplomu.

4. Osoby, które zamierzają ubiegać się o **dyplom oficera mechanika wachtowego**, korzystające z możliwości uzyskania dyplomu na podstawie 36 miesięcznej praktyki pływania i ukończenia kursu w ośrodku szkoleniowym powinny udokumentować 6 miesięczny okres pełnienia obowiązków wachtowych pod nadzorem starszego mechanika lub mechanika wachtowego. Wzór zaświadczenia można pobrać ze strony internetowej Urzędu Morskiego. Takie zaświadczenie powinien wystawić kapitan statku lub starszy mechanik. Akceptowane są również zaświadczenia wystawione przez armatora bądź agencję, reprezentującą armatora, ale tylko jeśli dotyczą okresu przed dniem 20 sierpnia 2013 r.

5. Świadectwa **starszego marynarza**, wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. należy wymienić ze względu na konieczność aktualizacji podstawy prawnej ich wydania. Warunkiem wymiany tych świadectw jest złożenie wniosku w urzędzie morskim i przedłożenie aktual-

nego świadectwa ratownika oraz ważnego świadectwa zdrowia, wydanego przez uprawnionego lekarza.

6. Świadectwa **kucharzy okrętowych**, wydane przed dniem 8 października 2014 r. należy wymienić ze względu na konieczność aktualizacji podstawy prawnej ich wydania. Warunkiem wymiany tych świadectw jest złożenie wniosku w urzędzie morskim i przedłożenie aktualnego świadectwa zdrowia, wydanego przez uprawnionego lekarza.

7. **Oficerowie działu pokładowego**, zatrudnieni na statkach wyposażonych w ECDIS muszą posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi ECDIS.

8. **Oficerowie działu maszynowego**, zatrudnieni na statkach wyposażonych w instalacje wysokiego napięcia (powyżej 1 kV) muszą posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i konserwacji układów zasilania o napięciu przekraczającym 1 kV.

Odpowiedzi Urzędu Morskiego (UM) na najczęściej zadawane pytania przez marynarzy:

Czy dokumenty do wymiany może złożyć inna osoba niż ubiegająca się o wymianę jeśli składający mieszka poza siedzibą Urzędu i czy w tym przypadku potrzebne jest jakieś upoważnienie ?

Odpowiedź Podpisany przez wnioskodawcę wniosek może złożyć inna osoba, przy czym nie wymaga się od niej upoważnienia.

Czy możliwy jest odbiór dokumentów przez osobę upoważnioną przez właściciela ?

Odpowiedź Odbiorcą dokumentów, za okazaniem dokumentu tożsamości, jest osoba (właściciel) dla której wydano dokument kwalifikacyjny lub książeczkę żeglarską. W sytuacjach uzasadnionych (np.: wyjazd na statek, duża odległość od UM do miejsca zamieszkania) odbiór dokumentów może być dokonany przez inną osobę, wskazaną przez właściciela, na podstawie: a. upoważnienia, napisanego w obecności urzędnika podczas składania wniosku o wydanie dokumentów. W upoważnieniu należy podać dane identyfikacyjne uprawnionej do odbioru dokumentów osoby (imię i nazwisko oraz rodzaj i numer dokumentu tożsamości), b. uwierzytelnionego przez notariusza upoważnienia do odbioru dokumentu, c. upoważnienia sporządzonego przez właściciela dokumentu. W upoważnieniu należy podać dane identyfikacyjne uprawnionej do odbioru dokumentów osoby (imię i nazwisko oraz rodzaj i numer dokumentu tożsamości). Wzór upoważnienia znajduje się w zakładce „wnioski i formularze". Uwaga!: osoba upoważniona do odbioru dokumentów z Urzędu Morskiego w Szczecinie powinna okazać dokument tożsamości przy odbiorze. Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225 poz. 1635 ze zm.) Udzielenie pełnomocnictwa podlega opłacie skarbowej w kwocie: 17,00 zł (od każdego stosunku pełnomocnictwa) Wpłaty należy dokonać w kasie Urzędu Miejskiego w Szczecinie lub bezgotówkowo na rachunek Urzędu Miasta Szczecina przed dołączeniem pełnomocnictwa do akt sprawy. Zwolnione z opłaty skarbowej są pełnomocnictwa udzielone: małżonkowi, wstępnym (rodzice, dziadkowie), zstępnym (dzieci, wnuki) lub rodzeństwu.

Czy możliwe jest odesłanie dokumentów kwalifikacyjnych do wnioskodawcy?

Odpowiedź W przypadku osób zamieszkałych poza Szczecinem możliwe jest odesłanie gotowego dyplomu lub świadectwa pocztą kurierską na koszt adresata. Koszt wysyłki dokumentów jest zgodny z cennikiem Poczty (Pocztex – ok. 34 zł). Należy wówczas wypełnić formularz zgody na wysyłkę dokumentu oraz opłacić należność za wydanie dokumentów (zgodnie z cennikiem, zamieszczonym na naszej stronie internetowej). Potrzebny będzie również dowód wniesienia opłaty za wydanie dokumentów. Uwaga! Nie wysyłamy książeczek żeglarskich!

B.S. Na podstawie informacji ze strony internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie

Aktualna lista agencji zatrudnienia posiadających dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach

Informujemy, ze na stronie internetowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej opublikowana jest lista agencji zatrudnienia posiadających dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach:

https://www.mgm.gov.pl/gospodarka-morska/149-praca-na-statkach-morskich

Zwracamy uwagę na konieczność weryfikacji czy agencja zatrudnienia z której usług marynarz chce skorzystać (ma zamiar skorzystać) posiada stosowny dokument, gdyż jest on potwierdzeniem stosowania przez agencję standardów Konwencji MLC oraz posiadania ubezpieczenia bądź innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę, o którym mowa w art. 23 Ustawy o pracy na morzu.

Przypominamy również, że zgodnie z art. 111 Ustawy o pracy na morzu, prowadzenie agencji zatrudnienia bez dokumentu uprawniającego do kierowania marynarzy do pracy na statkach lub posiadania stosownego zabezpieczenia finansowego zagrożone jest karą grzywny do 30 000 zł.

Tej samej karze podlega ten, kto prowadząc pośrednictwo pracy pobiera od osoby poszukującej pracy na statku opłatę za czynności związane z pośrednictwem pracy.

Więcej informacji na temat wnoszenia skarg w zakresie działalności agencji zatrudnienia dostępnych jest na stronie MGM pod adresem:

https://www.mgm.gov.pl/165-agencje-zatrudnienia

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

C.d. sprawy wypadku na Suprastar.

W poprzednim numerze Biuletynu przedstawiłem sytuację w jakiej znalazł się III mechanik członek OMK NSZZ„Solidarność", który po wypadku na statku otrzymał świadectwo zdrowia z ograniczeniem dźwigania ciężarów powyżej 10 kg.

Koledze mechanikowi zaproponowaliśmy do wyboru jeden z dwóch kierunków działań Związku:

- Starać się będziemy o wypłatę maksymalnej kwoty odszkodowawczej określonej w CBA czyli za 100 % utraty zdrowia. Ograniczenie dźwigania ciężarów powyżej 10 kg traktować będziemy jako utratę możliwości pracy na stanowisku III mech. na statku co upoważnia wg CBA do otrzymania odszkodowania w wysokości takiej jak przy 100 % utraty zdrowia.
- Uznajemy 10 % uszczerbek na zdrowiu określony przez lekarza wyznaczonego przez armatora jako ostateczny i żądamy wypłaty adekwatnego do tego odszkodowania.

W pierwszym z w/w rozwiązań armator lub ubezpieczyciel zmuszony zostałby do wypłacenia 10-cio krotnie wyższej kwoty odszkodowania niż w drugim przypadku. Jednakże zgodnie z układem zbiorowym mógł on skierować marynarza do dalszego leczenia w wyniku którego mógł nastąpić całkowity powrót do zdrowia. Co prawda armator ubezpieczyciel musiałby pokryć koszty jego leczenia i wypłacać co miesiąc wynagrodzenie zasadnicze (basic) ale w przypadku całkowitego powrotu do zdrowia nie musiałby wypłacać żadnego odszkodowania. Przed podjęciem decyzji poradziliśmy koledze aby dodatkowo poddał się badaniu (konsultacji) niezależnego od armatora/ubezpieczyciela lekarza specjalisty.

Specjalista ten poradził poddanie się operacji chirurgicznej ale przestrzegł o niebezpieczeństwie (co prawda małym ale istniejącym) polegającym na unieruchomieniu na wózku inwalidzkim do końca życia.

Po kilkudniowym namyśle kolega III mechanik postanowił wybrać drugą z zaproponowanej propozycji i powiadomił nas o swojej decyzji. Powiadomiliśmy o tym koordynatora ITF we Francji kierując jednocześnie pismo w tej sprawie do armatora.

Po kilku dniach armator powiadomił mechanika o decyzji ubezpieczyciela i woli wypłaty określonego układem zbiorowym odszkodowania za utratę 10% zdrowia. Jedynym warunkiem wypłaty tej kwoty było podpisanie przez marynarza oświadczenia, że otrzymując tą kwotę nie będzie w przyszłości wnosił żadnych dodatkowych roszczeń do armatora z tytułu tego wypadku.

Zadziwiające jest, że zanim III mechanik udał się do przedstawiciela armatora celem zakończenia sprawy odebrał od nieznajomej osoby telefon z propozycją.

Ktoś powołał się na decyzję armatora i zaproponował mu nie podpisywanie żadnego oświadczenia w celu rozpoczęcia starań o uzyskanie (za jego pośrednictwem) wyższego odszkodowania. Nie udało się nam zlokalizować tej osoby ale w przeszłości zdarzały się podobne przypadki naciągania marynarzy. Zamiast spodziewanych wyższych kwot odszkodowawczych przyszło im opłacać prawników, którym nic nie udało się załatwić.

Moim zdaniem powinien jednak poddać się dalszemu leczeniu na koszt armatora czyli skorzystać z naszej drugiej propozycji. Ale zawsze działamy zgodnie z wolą członków naszej organizacji.

Janusz Maciejewicz

Informacja dla marynarzy należących do OMK o ubezpieczeniu NNW

Przypominamy, że Marynarze należący do OMK są objęci ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

- Marynarze należący do OMK poniżej 5 lat, są objęci ubezpieczeniem i wypłatą odszkodowania w razie NNW najbliższym (po upływie 5 lat przynależności do OMK pakiet poszerzony zostanie o wypłatę odszkodowania z tyt. uszczerbku na zdrowiu)

- Marynarze należący do OMK powyżej 5 lat, są ubezpieczeni od NNW oraz wypłatą odszkodowaniem z tytułu uszczerbku na zdrowiu.
- Marynarze należący do OMK powyżej 10 lat, są ubezpieczeni od NNW oraz wypłatą odszkodowania z tytułu uszczerbku na zdrowiu w wyższej kwocie.

W razie konieczności, prosimy o skorzystanie z wybranej metody zgłoszenia zdarzenia:

1. **On line: http://www.pzu.pl/szkody-i-roszczenia**
2. **Za pośrednictwem infolinii: 801 102 102.**
3. **Osobiście w najbliższym Oddziale PZU, podając numer polisy.**

Numery polis zostały wysłane e-mailem do wszystkich należących do OMK w dniu 13/07 b.r.

Przypominamy również, że ubezpieczeniem objęci są marynarze, którzy mają opłacone składki członkowskie. Bądź fair wobec swojej Organizacji i terminowo realizuj podjęte przez Ciebie zobowiązania wynikające z przynależności do OMK/ITF. Nasz serwis pomocowy jest finansowany tylko ze składek członkowskich. Nie wiesz, kiedy będziesz musiał z niego skorzystać.

Uwaga na kolejnych oszustów proponujących zatrudnienie!!!!

Kolejni Marynarze z naszej Organizacji otrzymali bardzo dobrą ofertę pracy z adresu e-mail:
klinelngcrewing@representative.com
od oszusta podszywającego się pod znanego armatora żeglugowego Kawasaki Kisen Kaisha
„K" Line LNG Shipping (UK) Limited
6th Floor, 200 Aldersgate Street
London, EC1A 4HD
United Kingdom
Tel : +447509756395
Pod treścią e-maila zachwalającego idealną ofertę pracy podpisał się
Mr. Blake Newman

Fałszywe oferty składane są najczęściej w celu wyłudzenia pieniędzy jak i kradzieży danych osobowych.
Sugerujemy sprawdzenie wiarygodność co do osoby i adresu e-mailowego i proponujemy zweryfikować dane pisząc na oficjalnie podany adres e-mailowy dostępny na oficjalnej stronie firmy.

Sugerujemy nie wysyłać skanów dokumentów przed potwierdzeniem wiarygodności oferującego zatrudnienie.

Omk

Jest już termin „skróconego" kursu dla absolwentów studiów zaocznych Akademii Morskiej (2006-2011)

Informujemy absolwentów studiów zaocznych Akademii Morskiej „dotkniętych" brakiem akredytacji AM (dot. okresu 2006 r. - 2011 r.), że wyznaczony Morski Ośrodek Szkoleniowy uzyskał zgodę na rozszerzenie programu szkoleniowego o „skrócone" kursy dla działu pokładowego i maszynowego.

Terminy kursów będą ustalane w zależności od ilości chętnych i dostępności na lądzie.

W razie pytań lub wątpliwości, marynarze z OMK mogą kontaktować się ze swoim biurem: biuro@nms.org.pl, tel: 914223311

Informacja dla marynarzy z działu pomocniczego należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Z uwagi na częste zgłaszanie przez marynarzy szeregowych w wieku 40+ informacji o znacznych trudnościach w znalezieniu pracy, przeanalizowaliśmy treści ogłoszeń, jakie umieszczają armatorzy i agencje pośrednictwa pracy.

Śledząc oferty pracy zamieszczane na ogólnopolskich portalach pracy oraz podczas rozmów z agencjami pośrednictwa pracy i armatorami uzyskaliśmy informację, że często poszukiwani są marynarze z certyfikowaną umiejętnością spawania.

W związku z powyższym Komisja Organizacji Marynarzy Kontraktowych podjęła decyzję o pomocy marynarzom zrzeszonym w OMK w znalezieniu zatrudnienia poprzez możliwość dofinansowania kursu w zakresie spawania z uprawnieniami PRS.

Do uzyskania zapomogi szkoleniowej jest niezbędne spełnienie warunku minimum 6 miesięcznego stażu przynależności do OMK.

Należy również wypełnić wniosek (do pobrania z naszej strony internetowej) oraz dołączyć oryginał rachunku lub faktury z ośrodka szkoleniowego, który zorganizował kurs oraz zaświadczenie z otrzymanych uprawnień PRS.

Po szczegóły zapraszamy na naszą stronę internetową: www.omk.org.pl.

Organizacja Marynarzy Kontraktowych rekomenduje rozważenie możliwości podniesienia swoich umiejętności, które mogą być dodatkowym atutem przemawiającym za zatrudnieniem.

B.S

Historia - Historia - Historia - Historia

Bandera polska część I

Pierwsza flota polska powstała w 1517 roku, w czasie wojny z Wielkim Księstwem Moskiewskim. Nie wiadomo jednak jak wyglądała wtedy polska bandera. Nie wiadomo też jak wyglądała polska bandera w czasie walk o Inflanty za panowania Zygmunta Augusta.

Polska bandera XVI w. *Najstarszy zachowany wizerunek polskiej bandery - na podstawie obrazu „Okręt Kościoła"(koniec XVI w.)*

Nie wiadomo czy wizerunek oparty jest na rzeczywistości, czy powstał w wyobraźni malarza, choć z całą pewnością istniała w drugiej połowie XVI wieku polska bandera i widniał na niej Orzeł Biały (możliwe, że bandera nie miała nigdy białego pola – zobacz obok).

Polskie okręty w XVI i XVII wieku na pewno używały czerwonej bandery z Orłem Białym. Rysunek Orła ulegał zmianom.

Proporzec kaperski później proporzec bojowy. Znak używany w XVI wieku przez królewskich kaprów (polskich korsarzy), później także przez okręty wojenne polskiej floty (n. p. w bitwie pod Oliwą w 1627 r.) Istniały tez wersje, w których ramię z tasakiem marynarskim wysuwało się z obłoku).

Pierwsza polska bandera handlowa. Używana w latach 1784-1787 na statkach Kompanii Handlu Czarnomorskiego. Przywrócona przez cara Aleksandra I w 1815 jako bandera albo flaga Królestwa Polskiego (opisy flagi nie pozwalają na jednoznaczne określenie jej charakteru, nazywając ją flagą, banderą albo banderą wojenną). Flaga była na pewno używana od 1827 przez dwa parowce pływające po Wiśle.

Powstanie styczniowe

Ustalony wzór bandery *„Dwukolorowa, biała i amarantowa, z herbem państwa takim, jakiego Rząd Państwowy na pieczęciach swych używa".*

Prawdopodobnie taką banderę miał podnieść okręt „Kościuszko" płynący z Anglii na Morze Czarne. Okręt został jednak internowany i bandery polskiej nie podniesiono.

II Rzeczpospolita

Wzór bandery 1918 opracowany przez polskich marynarzy z przeznaczeniem dla okrętów wojennych. Bandera podniesiona w roku 1918 przez statek Polonia. Później zmieniona.

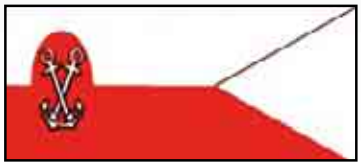
Bandera polska używana w latach 1918-1920 przez statek Polonia

Bandera handlowa 1919-1930, także flaga poselstw i konsulatów.

Bandera wojenna 1919-1930. Była to także lądowa flaga wojenna Podnoszono ją również „na statkach czynnych flotylli rzecznej oraz na łodziach do nich należących".

Bandera handlowa i niewojskowych statków handlowych 1928-1945 *(także przedstawicielstw za granicą)*

Bandera wojenna 1928-1945



Flaga wojskowych statków żeglugi śródlądowej 1930-1938

Flaga wojskowych statków żeglugi śródlądowej 1938-1939

Polska Rzeczpospolita Ludowa

Bandera statków morskich 1945-1990 (flaga Kapitanatów (Bosmanatów) portów 1980-1990 także flaga urzędów i instytucji państwowych za granicą (1945-1990) oraz flaga lotnisk cywilnych i portów lotniczych (1955-1990)

Bandera wojenna 1946-1993

III Rzeczpospolita

Bandera statków morskich od 1990r. Flaga Kapitanatów, Bosmanatów Portów także flaga przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych oraz oficjalnych przedstawicielstw i misji za granicą oraz flaga cywilnych lotnisk i lądowisk

Bandera wojenna od 1993 r.

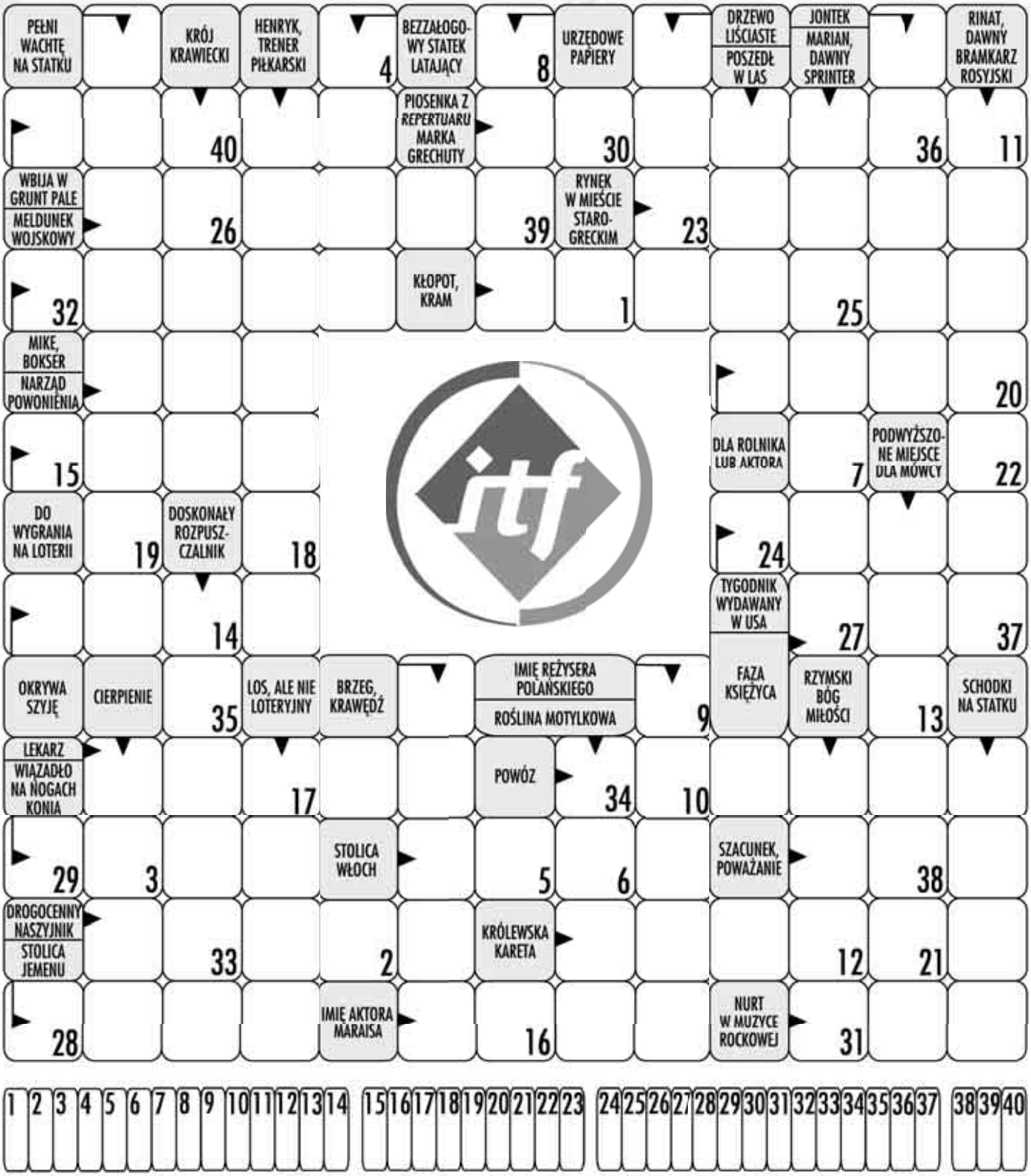
Bandery i znaki „Odrodzonej Floty polskiej" 1921

B.S.

Opracowano na podstawie strony internetowej „ Małego Herbarza Adama Kromera" , Encyklopedii PWN, stron internetowych, Flags of the World, Z historii polskiej bandery, książki – reprintu wydawnictwa „Odrodzenie Polski Karola Meperta" - „Flota Polska" – wydanie pamiątkowe ilustrowane 1921, wydane pod protektoratem Szefa Departamentu Morskiego Kazimierza Porębskiego.

Zdjęcie: Książka „Flota Polska" 1921

Szef Departamentu Spraw Morskich Admirał Kazimierz Porębski *twórca floty handlowej i wojennej w II RP, inicjator powołania do życia Stowarzyszenia Bandera Polska będącego protoplastą Ligi Morskiej. Był dowódcą Marynarki Wojennej w latach 1919-1925.*



Gratulujemy zwycięzcom, którzy przesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki z poprzedniego wydania Biuletynu Morskiego.

Zapraszamy do rozwiązania naszej kolejnej krzyżówki i do przesłania hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 31/12/2016 r.

Można wygrać koszulkę, smycz

i wiele innych nagród. Życzymy powodzenia

www.solidarnosc.nms.org.pl

ZAPAMIĘTAJ
NSZZ „Solidarność” jest otwartym Związkiem Zawodowym. Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię prawa do wstąpienia do nas.

KRAJOWA SEKCJA MORSKA
MARYNARZY I RYBAKÓW
NSZZ ”SOLIDARNOŚĆ”
(afiliowana w ITF i ETF)

Biuro w Szczecinie
ul. Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
Tel: +48 914223311
Fax: +48 914222900
e-mail:szczecin@nms.org.pl

Biuro w Gdyni
ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 GDYNIA
Tel/fax:+48 586218543
e-mail: gdynia@nms.org.pl

TWOJE ORGANIZACJE ZWIĄZKOWE W STRUKTURZE KSMMiR NSZZ ”Solidarność”

NSZZ"S" MARYNARZY I RYBAKÓW
ul.J.Waszyngtona 34/36
81-342 GDYNIA
tel/fax: 586612035, 586218541
e-mail:marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl

NSZZ"S" POLSKA ŻEGLUGA MORSKA
Plac Rodła 8 70-419 SZCZECIN
tel.913594085, 913594079
tel/fax: 913594084
e-mail:
pzmsolidarnosc@neostrada.pl,
pzmsolidarnosc@wp.pl

NSZZ"S" "DALMOR"
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel/fax: 586201845 tel: 512021380
e-mail:
solidarnosc.dalmor@gmail.com

NSZZ"S"POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA S.A.
ul.Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel: 943552204 tel/fax:943528258
e-mail:kolobrzeg@nms.org.pl

NSZZ"S"MORSKICH SŁUZB I PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel. 586607653
e-mail:msiprsolidarnosc@nms.org.pl

NSZZ "S"PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH I PODWODNYCH
ul.Przetoczna 66
80-702 GDAŃSK
tel: 600344230

NSZZ"S" ORGANIZACJA MARYNARZY KONTRAKTOWYCH
ul. Szarotki 8 71-604 SZCZECIN
tel. 914223311 fax: 914222900
e-mail:biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl

INSPEKTOR ITF
ADAM MAZURKIEWICZ
ul.Szarotki 8 71-604 SZCZECIN
tel/fax:+ +48 914239330,+48 914239707
tel.kom.+48 501539329
e-mail:adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

INSPEKTOR ITF
GRZEGORZ DALEKI
ul:Waszyngtona 34/36 81-342 GDYNIA
tel/fax:+48 586616053, +48 586616096
tel.kom.+48 514430374
e-mail:daleki_grzegorz@itf.org.uk

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Przewodnik ITF

Jak odnaleźć marynarski Związek Zawodowy lub Inspektora ITF

Jeżeli potrzebujesz pomocy, Twoim pierwszym punktem kontaktowym powinien być Twój Związek Zawodowy – jeżeli nie jesteś jeszcze członkiem marynarskiej „Solidarności", znajdziesz w tym wydaniu Biuletynu Morskiego deklarację członkowską.

Jeżeli jesteś członkiem związku i potrzebujesz natychmiastowej pomocy na burcie, skontaktuj się z Inspektorem ITF.

Na stronie

www.itfseafarers.org/seafarer- apps.cfm

możesz znaleźć kontakt do afiliowanych w ITF marynarskich związków zawodowych oraz Inspektorów ITF. Jeżeli używasz smartfona, pobierz bezpłatny czytnik kodów QR i zeskanuj poniższe kody, które natychmiast przekierują Ciebie na strony internetowe ITF lub Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność: