BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 4 (78) PAŹDZIERNIK - GRUDZIEŃ 2015 ISSN 1426-1006

W morzu nie widać łez...

SPIS TREŚCI

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność 3
Atak piracki na „Szafira” 6
Poprawki do listy... 8
Przyłącz się do nas 16
Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce 17
Pochód Inspektorów ITF w proteście przeciw atakom na pracowników transportu w Panamie 20
Z działalności ITF 22
WIADOMOŚCI ITF 29
Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców 30
PORADY DLA MARYNARZY 32
Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych 36
HISTORIA 41
Krzyżówka na dobry dzień 42

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 8 stycznia 2016 r.
Zdjęcia na okładce: Archiwum OMK

Od Redakcji

Właśnie kończy się ostatni kwartał 2015 roku. Przekazujemy Państwu kolejne wydanie Biuletynu Morskiego z nadzieją, że znajdziecie w nim interesujące treści i że artykuły w nim zawarte przeczytacie Państwo z zainteresowaniem.

Wielu marynarzy będzie w okresie Świąt i Nowego Roku poza domem, wśród obcych narodowości, różnych kultur, z daleka od rodziny i przyjaciół.

Życzymy, aby każde miejsce na świecie było dla marynarzy przyjazne i aby ilość pożegnań równała się ilości powrotów. Życzymy również spokoju, zdrowia i szczęścia w Anno Domini 2016.

Zamykając to wydanie Biuletynu, dotarła do nas szczęśliwa informacja, że pięciu polskich marynarzy, którzy zostali uprowadzeni przez nigeryjskich bandytów ze statku „Szafir” zostało uwolnionych. Są cali, zdrowi i wracają do swoich najbliższych. .

Ten rok obfitował niestety w wiele smutnych wydarzeń. Czarną serię rozpoczęło 3 stycznia b.r. zatoniecie cementowca „Cemfjord”. Zaginęło 7 polskich marynarzy. We wrześniu w wyniku pożaru na holowniku „Zeus”, zginęło 4 marynarzy. Również we wrześniu nastąpiło zatrucie na statku „Nefryt”, życie straciło 2 polskich marynarzy, W październiku zatonął kontenerowiec „El Faro”, życie oddało 5 polskich marynarzy. W grudniu ze statku „Szafir” uprowadzono 5 polskich marynarzy, ich traumatyczne przeżycia pozostaną na długo w pamięci. W morzu nie widać łez.

W tym numerze Biuletynu: stały cykl „ Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej” a w nim nowe wydarzenia z DTC Gdańsk, cykl „Porad dla marynarzy”, gdzie informujemy między innymi o procedurze i obowiązujących terminach wymiany certyfikatów marynarskich w świetle obowiązujących przepisów prawnych, ogólne informacje z zakresu rozliczeń podatkowych marynarzy. Kolejny raz prosimy o wsparcie dla Oliwki Cieślak, córki starszego marynarza, która do końca życia skazana jest na rehabilitację

Zapraszamy do przeczytania artykułu w stałym dziale historycznym z cyklu „ocalić od zapomnienia” i treść innych ciekawych artykułów.

Czeka też na Państwa krzyżówka do rozwiązania. Na pierwsze 20 osób, które prześlą rozwiązanie e-mailem na adres: ***biuro@nms.org.pl*** *lub pisemnie do 30/03/2016 r., czekają nagrody. Zapraszamy do lektury.*

Redaktor Biuletynu Morskiego
Bożena Szmajdzińska

WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) w zamian za zwykłą wysyłkę 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

DCT Deepwater Container Terminal Nowe wydarzenia

28 września prawie kilometrowy korek samochodów czekał na wjazd do DCT Gdańsk.

Fot. Archiwum KSMMiR NSZZ Solidarność

W solidarnościowej manifestacji przeciwko zwolnieniu pięciu działaczy „Solidarności” w DCT Gdańsk wzięli udział związkowcy m.in. z portów w Gdańsku i Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, marynarze i rybacy, stoczniowcy, kolejarze, nauczyciele z Regionu Gdańskiego oraz OZZOiM

Na zdjęciu Andrzej Kościk, Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność. Fot. ZR Gdańsk.

Manifestacja miała też na celu zwrócenie uwagi na fakt, że w DCT Gdańsk od stycznia negocjowany jest bez skutku układ zbiorowy pracy.

Pod koniec listopada Komisja Krajowa wraz z Sekcją Portów Morskich, Krajową Sekcją Morską jak i Zarządem Regionu Gdańskiego zwróciły się z prośbą o spotkanie do Ambasadora Australii w Polsce (kapitał DCT pochodzi z australijskiej Macquarie Group Inwestorem w DCT Gdańsk S.A. są także australijskie fundusze emerytalne) w sprawach związanych z nierespektowaniem prac pracowniczych, prawa do wolności organizowania Związków Zawodowych jak i braku chęci do negocjacji układu zbiorowego pracy.

Fot. Grzegorz Kierepka. Załoga DCT

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” podkreśla, iż w pełni popiera dążenia pracowników firmy DCT Gdańsk S.A. do poprawy warunków pracy i podpisania Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w drodze konstruktywnego, merytorycznego dialogu z pracodawcą.

T.L.

Negocjacje czy spór zbiorowy w DCT?

Poniżej przedstawiamy treść informacji, którą otrzymaliśmy od Wiceprzewodniczącego Organizacji związkowej NSZZ Solidarność w DTC Gdańsk w sprawie poprawek do projektu Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

W dniu 27 listopada wysłaliśmy do Zarządu maila z propozycją poprawek do projektu Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w DCT. Proponowaliśmy m.in. następujący punkt, który chcielibyśmy na stałe umieścić w ZUZP:

„Do listy dni świątecznych w których za pracę przysługuje dodatek za pracę proponujemy dodać daty 24.XII oraz 31.XII. Jednocześnie proponujemy kwotę równą dla wszystkich pracowników i dla każdego dnia w wysokości 250 PLN netto.”

W odpowiedzi Zarząd firmy dopisał nocne zmiany Wigilijną i Sylwestrową do puli 11 dni świątecznych oraz podwyższył dodatek uznaniowy za pracę we wszystkie dni świąteczne do kwoty 240 zł brutto.

Cieszymy się, że Zarząd zgadza się z naszymi argumentami, iż dni świąteczne to ważny dla nas czas rodzinny i dodatkowe wynagrodzenie za pracę w te dni jest docenieniem naszego zaangażowania. Odbieramy to jako krok w dobrą stronę.

Jednak wątpliwości nasze budzi fakt, iż Pracodawca pomimo negocjowania tego dodatku w ZUZP jednostronnie go wprowadził naruszając w ten sposób zasadę dobrze pojętej współpracy i dialogu z reprezentującym pracowników związkiem zawodowym. Uważamy, że dodatek ten powinien być zapisany w Układzie Zbiorowym Pracy podpisanym przez stronę pracodawcy i pracowników.

240 złotowy dodatek to dowód, że nasze długotrwałe starania opłacają się

Naszymi celami wciąż pozostają:

- *Zawieranie umów na czas nieokreślony po 2 latach pracy w DCT i przez to zwiększenie poczucia bezpieczeństwa zatrudnienia.*
- *Podwyżka wynagrodzenia zasadniczego.*
- *Podpisanie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.*

Maciek Konopka
V-ce Przewodniczący
Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”
w DCT Gdańsk

Spotkanie z załogą promu NILS DACKE

W dniu 12.11.2015 w porcie Świnoujście na promie „NILS DACKE” bandery cypryjskiej odbyło się spotkanie załogi z przedstawicielami polskich związków zawodowych marynarzy afiliowanych w Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF)-Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, OZZOiM oraz FZZMiR. W spotkaniu uczestniczył Adam Mazurkiewicz Inspektor ITF w portach Szczecin Świnoujście oraz dwóch przedstawicieli firmy POLARIS MARITIME SERVICES LTD.

Marynarze zadawali pytania oraz zgłosili problemy do wyjaśnienia, które dotyczyły m.in.: wypłaty zaległych wynagrodzeń, poziomu i proporcji wynagrodzeń pomiędzy oficerami działu pokładowego i działu maszynowego oraz braku wystarczającej liczby etatów do pracy w dziale hotelowym.

Na promie „NILS DACKE” obowiązuje układ zbiorowy pracy akceptowany przez ITF podpisany przez niemieckie związki zawodowe – VER.DI.

W trakcie spotkania przedstawiciele polskich związków zawodowych marynarzy afiliowanych w ITF złożyli członkom załogi propozycję wstąpienia do związku zawodowego afiliowanego w ITF. Załoga otrzymała potwierdzenie, że marynarze, którzy należą do związku zawodowego afiliowanego w ITF otrzymają niezbędną pomoc wynikającą z układu zbiorowego pracy akceptowanego przez ITF.

Prom „Nils Dacke” bandery cypryjskiej

Posiedzenie Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC Gdynia, 23.09.2015

Dnia 23 września 2015 roku w Gdyni odbyło się posiedzenie Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów (PKKMA) ITF ds. kampanii FOC i POC. W posiedzeniu uczestniczyli: Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Adam Mazurkiewicz – Inspektor ITF w portach Szczecin/Świnoujście, Grzegorz Daleki – Inspektor ITF w portach Gdynia/Gdańsk oraz przedstawiciele OZZMiR i FZZMiR.

W trakcie posiedzenia uczestnicy omówili m.in. następujące sprawy/kwestie:

- ustawa o pracy na morzu i veto strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego skierowane do Prezydenta RP w sprawie ustawy o pracy na morzu,
- warunki pracy i płacy na promie NILS DACKE bandery cypryjskiej. PKKMA ds. kampanii FOC i POC Komitet stwierdził/uważa, że członkowie załóg statków objętych układami zbiorowymi pracy akceptowanymi przez Międzynarodową Federację Transportowców (ITF) powinni być członkami krajowego związku zawodowego afiliowanego w ITF tak, jak to stanowi układ zbiorowy pracy i polityka ITF,
- prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej (PŻB) – wymieniono informacje na temat aktualności w sprawie prywatyzacji PŻB i tzw. Polskiej Grupy Promowej. Wskazano na zagrożenia dla PŻB m.in. płynące ze sposobu finansowania inwestycji tonażowych. Jednocześnie członkowie PKKMA ds. kampanii FOC i POC potwierdzili, że wspólnie uzgodnionym płacowym standardem promowym dla polskich armatorów jest poziom wynagrodzeń obowiązujący w Unity Line,
- sytuacja w polskich portach, w tym w DCT Gdańsk. Zapoznano się z aktualną sytuacją w DCT Gdańsk: zwolnienia pracowników – członków Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” DCT Gdańsk, zaangażowanie ITF, prowadzenie nieodpowiedzialnych negocjacji układu zbiorowego pracy przez Zarząd DCT oraz nieuczciwa gra pracodawcy.

Dodatkowo została omówiona sprawa braku otrzymywania przez związki zawodowe informacji od Port State Control (PSC) odnośnie przeprowadzanych inspekcji na statkach w polskich portach.

Posiedzenie Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC Gdynia, 02.12.2015

Dnia 2 grudnia 2015 roku w Gdyni odbyło się posiedzenie Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów (PKKMA) ITF ds. kampanii FOC i POC. W posiedzeniu uczestniczyli: Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Grzegorz Daleki – Inspektor ITF w portach Gdynia/Gdańsk oraz przedstawiciele Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, OZZOiM i FZZMiR.

W trakcie posiedzenia uczestnicy omówili m.in. następujące tematy:

- planowane spotkanie z Panią Dorotą Arciszewską-Mielewczyk, Poseł na Sejm RP, Przewodniczącą Komisji Sejmowej ds. Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – tematyka spotkania,
- wzajemna współpraca polskich związków zawodowych marynarzy afiliowanych w Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF), negocjacje i zawieranie układów zbiorowych pracy ITF dla polskich marynarzy na statki tanich bander (FOC),
- skoordynowana akcja Inspektoratu ITF w Polsce i dokerów z NSZZ „Solidarność” przeciwko wykonywaniu prac dokerskich przez niewykwalifikowanych pracowników. Nieprzestrzeganie przepisów BHP podczas prac portowych zagraża bezpieczeństwu marynarzy i portowców,

Branżowa Rada Dialogu Społecznego / Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego,

aktualna sytuacja w DCT Gdańsk m.in.: spór zbiorowy i przedłużanie negocjacji zakładowego układu zbiorowego pracy przez Zarząd DCT, wystąpienie NSZZ „Solidarność” do Ambasady Australii w Polsce.

Uzgodniono, że członkowie PKKMA ds. kampanii FOC i POC nadal będą wspierać dokerów z DCT Gdańsk w ich walce o swoje podstawowe prawa pracownicze.

Atak piracki na „Szafira”

Powyższe informacje publikujemy przy okazji nieszczęścia, które przytrafiło się polskim marynarzom na statku Szafir należącym do Euroafryki. Dużo emocji i bardzo trudne chwile do marynarzy, rodzin i armatora. Na szczęście, po blisko dwóch tygodniach wszystko skończyło się dobrze i porwani marynarze powrócili do domu przy zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych stron, w tym także bardzo dużej pomocy ze strony instytucji rządowych działających na rzecz porwanych marynarzy.

Zdjęcie archiwum KSMMiR. Wizyta ITF na statku SZAFIR.

Przy okazji pragniemy zarekomendować publikację stworzoną przez HPMRP (Maritime Piracy Humanitarian Reposnse Program), instytucję działająca z ramienia ITF jak i finansowaną przez ITF, Fundację TK i Seafarers UK. Link do pobrania można znaleźć w dziale Publikacje Związkowe / Publikacje ITF do pobrania na stronie KSM www.solidarnosc.nms.org.pl

Krajowa Sekcja Morska poprzez swoje powiązania w ITF nawiązała bezpośredni kontakt z dyrektorem MPHRP, który za naszym pośrednictwem, złożył swoją ofertę pomocy w sprawie porwania polskich marynarzy. Jeszcze raz gratulujemy wszystkim marynarzom ze statku Szafir właściwej postawy w obliczu niebezpieczeństwa.

T.L.

Piracki napad na statek Euroafrica Services Limited- „SZAFIR” pod banderą cypryjską

Dnia 27.11.2015 Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (KSMMiR NSZZ „Solidarność”) została poinformowana przez firmę Polaris Maritime Services Ltd, że statek z 16-osobową polską załogą został zaatakowany przez uzbrojonych piratów. Według nieoficjalnych informacji statek był ostrzeliwany. W rezultacie pirackiego ataku zostało porwanych 5 marynarzy: Kapitan, Starszy Oficer, II Oficer, III Oficer i Starszy Marynarz. Pozostałym 11 marynarzom udało się schronić w maszynowni statku.

W związku z prośbą firmy Polaris Maritime Services Ltd skierowaną do KSMMiR NSZZ „Solidarnośc” Adam Mazurkiewicz - Inspektor ITF w Szczecinie skontaktował się natychmiast z Międzynarodową Federacja Transportowców – ITF w Londynie w celu przekazania niezbędnych informacji i doświadczenia w podobnych sprawach jakim dysponuje ITF

W rezultacie naszej prośby, za pośrednictwem ITF, organizacja Maritime Piracy – Humanitarian Response, skierowała do Euroafrica Services Ltd, ofertę profesjonalnej pomocy.

KSMMiR NSZZ „Solidarność” przekazała posiadane informacje, otrzymane z ITF, do Międzyresortowego Zespołu Kryzysowego przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych i do Euroafrica Services Limited.

Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” rozmawiał telefonicznie w tej sprawie z Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Panem Markiem Gróbarczykiem, z Prezesem Euroafrica Services Limited – Panem Jackiem Wiśniewskim oraz Przewodniczącym Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” Piotrem Dudą.

Przedstawiciele KSMMiR NSZZ „Solidarność” w Szczecinie i w Gdyni skierowali do marynarzy i ich rodzin ofertę pomocy. Razem z Grzegorzem Dalekim – Inspektorem ITF w Gdyni kilkakrotnie kontaktowaliśmy się z Maritime Piracy – Humanitarian Response, która wspiera marynarzy pomocą medyczną i psychologiczną.

Dyrektor Regionalny tej organizacji Pan Alexander Dimitrevich poinformował, że organizacja pomogła ponad 100 marynarzom porwanym na wodach Somalii i 14 uprowadzonym w Nigerii.

Warto nadmienić, że tylko w 2014 r. roku piraci porwali ponad 5000 marynarzy.

Dnia 08.12.2015 r. Premier Rządu RP – Pani Beata Szydło na specjalnie zwołanej konferencji, wraz z Ministrem Spraw Zagranicznych Panem Witoldem Waszczykowskim, poinformowała, że po 11 dniach niewoli do Polski wraca 5 marynarzy.

Dnia 09.12.2015 r. Zarząd spółki Euroafrica Services Ltd w Polsce wydał komunikat prasowy, w którym czytamy:

Zdjęcie: Archiwum KSMMiR

KOMUNIKAT PRASOWY

„Nawiązując do wcześniejszej informacji przedstawionej przez Panią Premier Beatę Szydło, Zarząd Euroafrica Services Limited - Oddział w Polsce potwierdził, że grupa pięciu polskich marynarzy ze statku „Szafir”, po żmudnych i długotrwałych negocjacjach została uwolniona z rąk porywaczy. Marynarze cali, zdrowi, bezpieczni przebywająjuż w otoczeniu swoich rodzin.

Byliśmy od początku zgodni, zarówno strona rządowa, armator, Państwo - jako przedstawiciele mediów, iż w całym tym zdarzeniu dobrem najwyższym, na którym najbardziej nam zależy, było i jest bezpieczeństwo piątki naszych marynarzy, piątki naszych rodaków.

Szanowni Państwo

Dobro naszych marynarzy to także zapewnienie spokoju i warunków do tego, by w ciszy i w gronie najbliższych mogli dojść do siebie, wyjść z traumy i szoku wywołanych ostatnimi, tak dla nich bolesnymi przeżyciami.

Z uwagi na to właśnie dobro nie możemy przekazać Państwo żadnych szczegółowych informacji.

Prowadzone przez armatora negocjacje były żmudne i trudne, ale w ich wyniku doprowadzono do szczęśliwego finału. Była to sprawa nadrzędna dla nas jako przedstawicieli armatora, a także dla polskich władz.

Od dwudziestego siódmego listopada aktywnie i w sposób ciągły, działał zespół kryzysowy Euroafrica Services Limited - Oddział w Polsce we współpracy z firmą Polaris Martinie Service.

Niezwłocznie podjęto działania na rzecz uwolnienia porwanych marynarzy,zapewnienia bezpieczeństwa załodze statku i pomocy w bezpiecznym powrocie do kraju. Zespól był w stałym kontakcie m.in. z rządowym międzyresortowym zespołem kryzysowym oraz z przedstawicielami armatora na miejscu, w Nigerii.

Euroafrica Services Limited - Oddział w Polsce oraz PolarisMaritime Service szczerze dziękują władzom polskim - w szczególności rządowemu zespołowi kryzysowemu, służbom dyplomatycznym, a także władzom Nigerii. Dziękujemy też mediom za rozważne zachowanie w tej skomplikowanej sprawie.

Szczególne podziękowania należą się samym marynarzom za godne i odważne zachowanie,a także ich rodzinom za postawę w tych trudnych okolicznościach.

A przede wszystkim jesteśmy wszyscy przeszczęśliwi i dziękujemy Bogu i Opatrzności Bożej, że przed Świętami Bożego Narodzenia marynarze wrócili do domu.

Zarząd Spółki Euroafrica Services Limited – Oddział w Polsce”

Zdjęcie: Archiwum KSMMiR

Poniżej zamieszczamy poprawki do listy Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego (IBF) i Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) dotyczącej stref wojennych i stref wysokiego ryzyka

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

Uzgodniono następujące zmiany:

- **Nowe współrzędne Rozszerzonej Strefy Ryzyka na zachodnim Oceanie Indyjskim i Zatoce Omańskiej**, przenoszące granice strefy zgodnie z najnowszymi ustaleniami Praktyki Najlepszego Zarządzania – BMT4.

- **Oznaczenie strefy Rozszerzonej Strefy Ryzyka na południowym Morzu Czerwonym,** uwzględniające potencjalne zagrożenie związane z kontynuacją operacji wojskowych przez państwa koalicji w Jemenie.

- **Uznanie wzmocnionej ochrony wewnątrz części obecnego Obszaru Wysokiego Ryzyka w Zatoce Gwinejskiej,** nowy status Rozszerzonej Strefy Ryzyka.

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

Nowe ustalenia obowiązują od 15 grudnia 2015.

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

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

LISTA IBF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

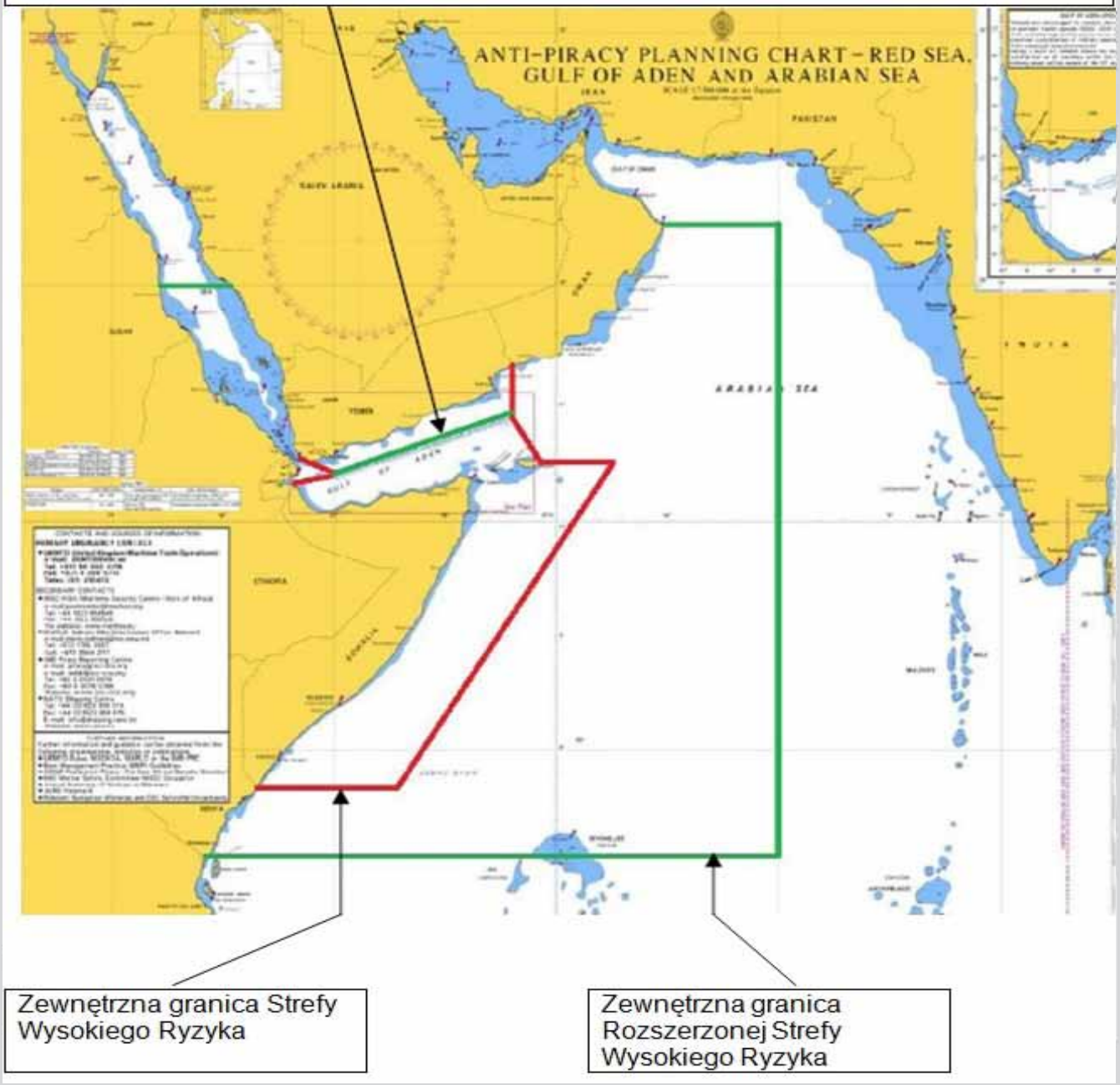
**Patrz załącznik – dokładne współrzędne i szczegóły*

UWAGI:

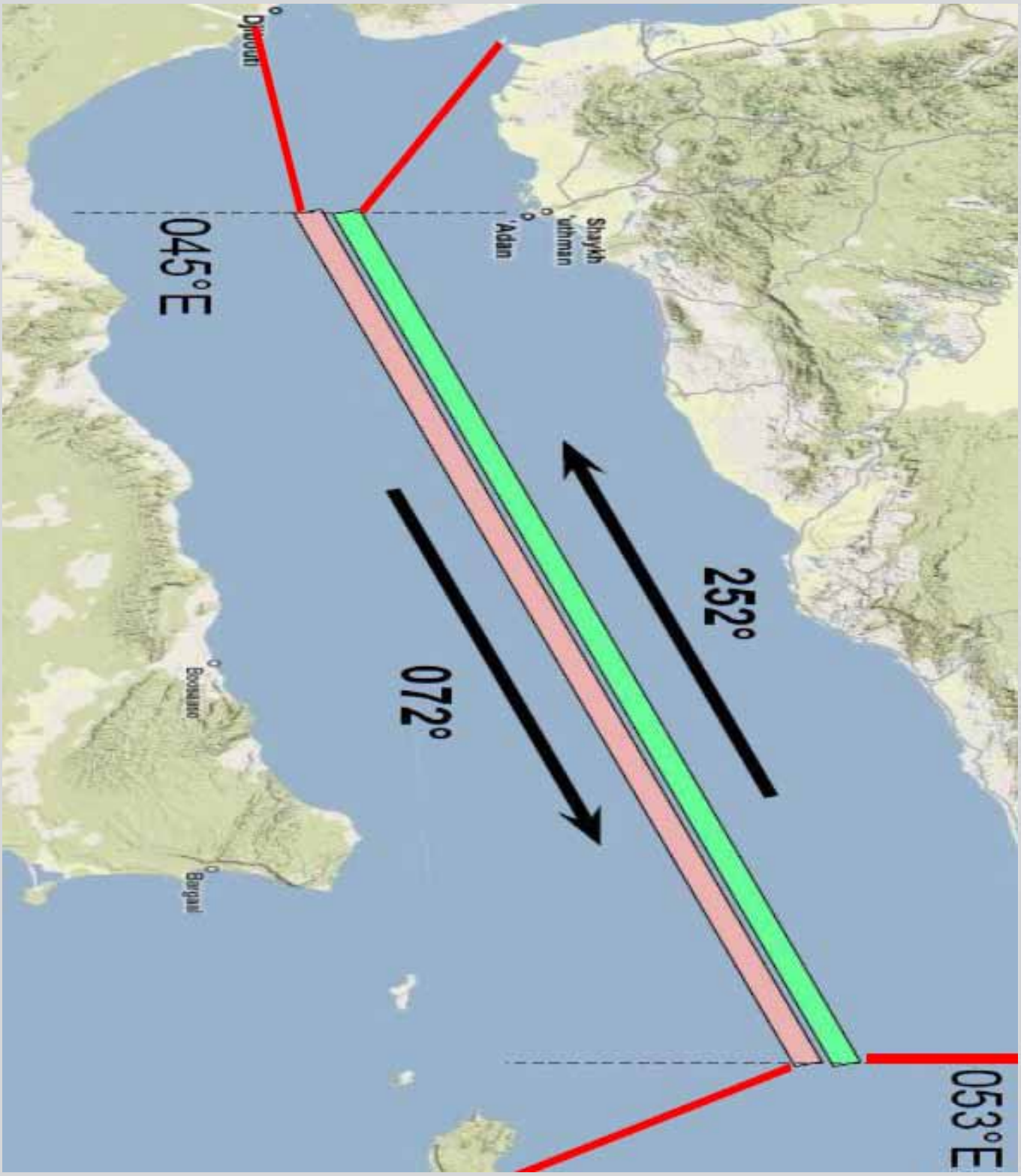
- W powyżej wymienionych obszarach 2 i 3 bonusy i podwójne wysokości odszkodowań nie są płacone, gdy statek jest zakotwiczony lub stoi w bezpiecznych portach, z wyjątkiem Somalii.
- W wymienionym wyżej obszarze 4 wyłączony jest bezpieczny postój w strzeżonych portach.

Mapa 1 : Afryka Wschodnia

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

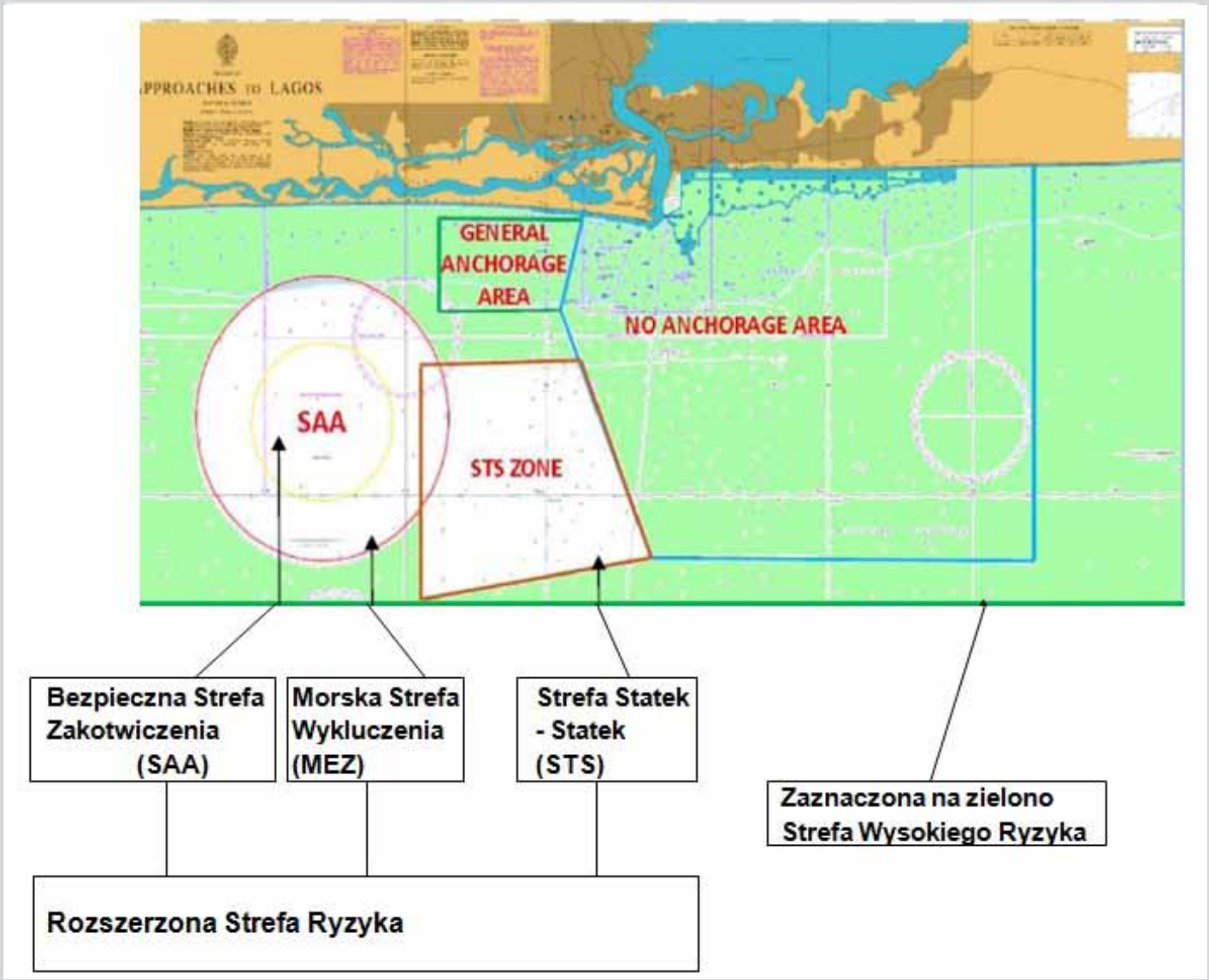


Mapa 1 a: Międzynarodowy Uznany Korytarz Tranzytowy (IRTC)



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

Mapa 2 : Afryka Zachodnia



Załącznik do wykazu stref wojennych IBF i oznaczeń wysokiego ryzyka

Szczegóły dotyczące obszarów włączonych do wykazu są następujące:

Opis 1.

<u>Strefa wojenna IBF</u> – 12 mil morskich od północnego wybrzeża Somalii

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

  Oznaczenie to obowiązuje od 6 października 2005 r.

Opis 1a.
Strefa wojenna IBF : wszystkie porty Jemenu

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

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

Opis 2.
Strefa Wysokiego Ryzyka IBF: Zatoka Adeńska + 400 mil od wschodniego wybrzeża Somalii, z wyłączeniem IRTC.

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

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

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

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

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

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

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

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

To oznaczenie obowiązuje od 1 lipca 2014 r.

Opis 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oznaczenie obowiązuje od 16 grudnia 2015r.

Opis 4.

<u>Strefa Wysokiego Ryzyka IBF -</u> Zatoka Gwinejska, z wyłączeniem MEZ (Morska Strefa Wykluczenia), SAA (Bezpieczna Strefa Zakotwiczenia) i STS (Strefa Statek-Statek)

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

W tej strefie stosuje się nastepujące przepisy:

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

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

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

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

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

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

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

Armator/pracodawca zapłaci każdemu marynarzowi, który zgodzi się płynąć do Strefy rekompensatę w wysokości 100% p-ensji bazowej za każdy dzień pobytu w strefie oraz podwójną wysokość odszkodowania w przypadku śmierci lu8b inwalidztwa.

W przypadku ataku należy utrzymywać regularne kontakty z rodzinami marynarzy aby doradzać im i informować o statusie poszczególnych członków załogi pracujących w Strefie i środkach ochrony, ktore4 zostały podjęte aby ich zabezpieczyć i udzielić im pomocy. W porównaniu z warunkami i postanowieniami układu zbiorowego pracy IBF niniejsze umowy mogą prowadzić do korzystniejszego traktowania marynarzy pływających w Strefie ale w żadnym przypadku nie będą podważały wszelkich istniejących uprawnień Kontraktowych

<u>Oznaczenie wchodzi w życie z dniem 16 grudnia 2015r.</u> *Tłumaczenie: Barbara Kubach*

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 i 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

Zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.08.1997 r. (Dz. U. Nr 133 poz. 883) wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zawartych w deklaracji wyłącznie dla wewnętrznych potrzeb NSZZ „Solidarność”. Jestem świadomy(a) faktu, że przysługuje mi prawo wglądu do moich danych osobowych oraz ich poprawiania.

Data

Podpis

Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce

Prace dokerskie tylko dla dokerów!

Dokerzy w Polsce nie zamierzają spokojnie przyglądać się procederowi wykonywania przeładunku lub innych prac dokerskich, tradycyjnie lub historycznie należących do dokerów bez uzgodnienia oraz przez nieuprawnionych i nie wykwalifikowanych pracowników tymczasowych czy marynarzy.

Zdjęcie: Archiwum KSMMiR.

W listopadzie 2015 w wyniku skoordynowanej akcji Inspektoratu ITF w Polsce oraz dokerów z NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, udaremniono wykonywanie prac wyładunkowych z naruszeniem zasad bezpieczeństwa pracy i klauzuli o pracach dokerskich, ze statku Winter Bay łotewskiego armatora.

Wykonywanie prac tradycyjnie wykonywanych przez dokerów przez niewykwalifikowanych pracowników zagraża bezpieczeństwu zarówno marynarzy jak i portowców.

Warto również odnotować, że statek nie posiadał ważnego układu zbiorowego ITF dla marynarzy.

Adam Mazurkiewicz, Inspektor ITF w portach Szczecin/Świnoujście wezwał armatora do podpisania układu zbiorowego ITF. Taki układ zbiorowy reguluje warunki pracy marynarzy i gwarantuje wykonywanie prac dokerskich przez dokerów, daje prawne gwarancje zapewniające bezpieczeństwo pracy w porcie i na statku. Początkowo armator unikał odpowiedzi. Statek nie został wyładowany najpierw w Szczecinie a potem w Świnoujściu. W Gdańsku również spotkał się ze zdecydowaną reakcją NSZZ „Solidarność” portu Gdańsk oraz Grzegorza Dalekiego, Inspektora ITF Gdynia/Gdańsk. Statek postanowił kolejny raz „uciekać” dalej...

Bolesna lekcja jakiej udzielili mu Inspektorzy ITF w Polsce oraz dokerzy NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” sprawiła, że armator ostatecznie podpisał Układ Zbiorowy Pracy ITF. W tej sytuacji już po podpisaniu układu nie było przeszkód by statek wrócił do polskiego portu i tym razem bez zbędnych utrudnień przeprowadził wyładunek.

G.D.

ITF kontynuuje kampanię w sprawie prac tradycyjnie wykonywanych przez dokerów

ITF kontynuuje kampanię w sprawie prac tradycyjnie wykonywanych przez dokerów. Obecnie intensyfikuje działania kontrolne dotyczące bezpieczeństwa mocowania i rozmocowywania ładunku.

Ze względu na bezpieczeństwo marynarzy i portowców prace te powinny być wykonywane przez wykwalifikowanych i odpowiednio przeszkolonych dokerów. Obecnie związki zawodowe marynarzy i portowców afiliowane w ITF oraz Inspektorzy ITF w Europie uczestniczą w intensywnych kontrolach statków, których celem jest sprawdzenie kto wykonuje prace mocowania i rozmocowywania ładunku. Pragniemy zwrócić uwagę załogom statków, że wykonywanie tych prac przez marynarzy i niewykwalifikowanych pracowników zagraża bezpieczeństwu żeglugi. W trakcie inspekcji statków sprawdzamy czy naruszana jest klauzula dokerska, zawarta w układach zbiorowych pracy akceptowanych przez ITF, która zobowiązuje armatora statku do nienakłaniania marynarzy do wykonywania prac dokerskich bez uzgodnienia ze związkiem zawodowym dokerów afiliowanym w ITF i bez zgody marynarzy. W przypadku nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu marynarzy i portowców, Inspektorzy ITF informują Kapitana statku o zagrożeniach i przekazują formalne ostrzeżenia w tej sprawie.

W Polsce w działaniach inspekcyjnych uczestniczą Adam Mazurkiewicz – Inspektor ITF w portach Szczecin/Świnoujście i Grzegorz Daleki – Inspektor ITF w portach Gdynia/Gdańsk.

Poniżej przedstawiamy obszerne fragmenty jednej z ulotek, która jest rozdawana marynarzom i portowcom, w różnych językach m.in.: polskim, angielskim, hiszpańskim, rosyjskim i filipińskim

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 oraz 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 obejmujące takie problemy jak związane z piractwem, kryminalne czy uwzględniające pracę 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, załogom statków nie wolno podejmować rozładunku czy innych prac tradycyjnie lub historycznie wykonywanych przez portowców. 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

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 - kuszące, bo podwyższa niskie zarobki – lecz 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 rozmocowania kontenerów przed wejściem do portu w celu przyspieszenia operacji portowych.

Czy wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy jest prawdziwym problemem?

Istnieje wielkie ryzyko dla bezpieczeństwa statku i poszczególnych marynarzy jeżeli prace przeładunkowe wykonują nie przeszkoleni pracownicy – 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.

Zdjęcie:”Seafarers Bullettin”

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 za- 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 za- lub rozładunku statku często stanowiła punkt zwrotny w walce o uzyskanie lepszych warunków pracy dla marynarzy. Portowcy są naturalnymi sojusznikami marynarzy.

Dlaczego prace przeładunkowe 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-mio tonowym kontenerem. Tragedia wydarzyła się gdy załoga mocowała ładunek. Z kolei w grudniu 2012 roku w Gdyni ciężkim obrażeniom uległ również marynarz filipiński na statku tej samej bandery przygnieciony podczas prac przeładunkowych 900-kilowym workiem z cukrem.

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 każą Ci tknąć się ładunku, powiedz: „Nie” i 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.

Pochód Inspektorów ITF w proteście przeciw atakom na pracowników transportu w Panamie

Protestowali z setkami pracowników ze związków, które są częścią Krajowego Komitetu Koordynacyjnego ITF w Panamie (NCC). Swoje przesłanie zanieśli do pałacu prezydenckiego, gdzie przedstawiciele związkowi spotkali się z prezydenckim wiceministrem i wiceministrem pracy.

Zdjęcie: Demonstracja z udziałem Inspektorów ITF

Ivan de la Guardia, z ITF NCC w Panamie powiedział: *„Zasada solidarności ITF-u została dobitnie zademonstrowana na ulicach Panama City, gdy pracownicy panamscy maszerowali razem z siostrami i braćmi z Europy, Azji, Afryki i Ameryki, żeby zwrócić uwagę przed pałacem prezydenckimna wszystkie nadużycia, przed którymi dziś stoją.*

Ich nadzieja jest wciąż żywa, jako że nadal oczekują na ostateczną odpowiedź od rządu i władz kanału.”

ITF konsekwentnie podnosi obawy co do bezpieczeństwa w nowych śluzach kanału panamskiego, ale PCA odmówiło spotkania ze związkami zawodowymi w celu omówienia sprawy.

Seminarium Inspektorów ITF Panama 12-16 październik 2015 r.

Inspektorzy spotkali się w Panama City na światowym seminarium inspektorów ITF,

link:

http://www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2015/october/inspectors-meet-in-panama-to-strengthen-frontline-of-the-itf/.

Co trzy lata spotykają się, aby zdobywać nowe umiejętności i planować cele ITF-u

Ponad 100 inspektorów ITF wzięło udział w marszu w Panama City przeciw rządowym atakom na prawa pracowników transportu oraz niepodejmowanie przez urząd kanału panamskiego (PCA) rozmów dot. kwestii bezpieczeństwa w nowych śluzach.

Zdjęcie: Adam Mazurkiewicz, Inspektor ITF, Panama City

Przypomniano, że Inspektorzy ITF-u są na pierwszej linii frontu, walcząc dla marynarzy na całym świecie. Przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF Dave Heindel powiedział:

„Kontynuujemy działania o uczciwość i sprawiedliwość dla marynarzy gdziekolwiek są iw tym dążeniu inspektorzy są naszą forpocztą. Mają wyjątkowy dostęp do marynarzy i unikalną wiedzę na temat wyzwań związanych z życiem na morzu. Naszą misją w tym tygodniu jest dalsze wzmocnienie inspektoratu, w celu ułatwienia współpracy a zwłaszcza obecnie budowę zdolności do prowadzenia kampanii w ramach inspektoratu”.

Inspektorzy są przedstawicielami związkowymi, którzy pracują w portach całego świata nad zagadnieniami związanymi z kampanią ITF-u, Flag of Convenience (FOC) i Port of Convenience(POC). Ich zadaniem jest zapewnienie marynarzom godnej płacy, warunków pracy i warunków życia poprzez przeprowadzanie inspekcji na statkach wpływających do ich portów. Uczestniczą również w działaniach na rzecz ochrony praw marynarzy.

Artykuł na podst.:www.itfglobal.org

ITF Worldwide Inspectors Seminar, 12-16 October 2015, Panama City

Z działalności ITF

43. Kongres ITF od Globalnego Kryzysu do Globalnej Sprawiedliwości:

Kontynuujemy prezentację kongresowego dokumentu tematycznego „Od globalnego kryzysu do globalnej sprawiedliwości – transportowcy kontratakują” z 43 Kongresu Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF), Sofia 2014. W poprzednim numerze Biuletynu Morskiego rozpoczęliśmy prezentację rozdziału wyzwania. W tym numerze kontynuujemy rozdział p.t. „Wyzwania” kongresowego dokumentu.

WYZWANIA

Pewne kluczowe decyzje

67. Globalizacja wyprodukowała specyficzne zmiany równocześnie przesunięcia specyficzne dla branży mają miejsce w różnych sektorach transportu.

Zmieniająca sie branża

68. Pewne wskaźniki zmian w sektorach transportu wymienione są poniżej. Każdy z tych obszarów zmian prezentuje zarówno możliwości jak i wyzwania:

- Nisko-kosztowe linie lotnicze przewodzą w wyścigu do dna dzięki konkurowaniu z uznanymi liniami lotniczymi i nawet innymi środkami transportu jak pociągi. Jednak wyższe ceny paliwa i łagodzenie zmian klimatycznych oznaczają, że kolej odzyskuje swą pozycję,

„Nisko-kosztowi przewoźnicy mają coraz większy udział w podziale tortu. obecnie wynosi to ponad 45 % ruchu wewnątrz UE”.

Matthew Baldwin, dyrektor ds. lotnictwa i transportu międzynarodowego. Komisja Europejska, ECAC News czerwiec 2013

„W Indiach ,ponad 70% udziału w rynku mają przewoźnicy nisko-kosztowi”.

Factiva

- Rządy rozwijają kompleksowe systemy szybkiego tranzytu antobusowęgo (BRT). Bank Światowy traktuje BRT jako substytut tradycyjnych miejskich systemów kolejowych. Aczkolwiek wydarzeniu temu towarzyszy silna agenda prywatyzacyjna, BRT tworzą także możliwości organizacyjne dla związków transportowców. Ich wprowadzenie zmusiło rządy do odgrywania większq roli w kontekście finansowania i zarządzania. Wprowadzenie systemów BRT w takich megamiastach jak Mexico City i Lagos wymaga odgrywania istotnej roli przez sektor publiczny.
- Niektóre krajowe sieci kolejowe przeznaczone zostaly dla wielkich inwestycji w przyszłości, zwłaszcza w nowych gospodarkach, Pojawiają się nowe międzynarodowe systemy kolejowe. Na przyklad Trans-Azjatycka Sieć Kolejowa planuje połączenie do roku 2025 80.000 km. torów pomiędzy Europą i Azją Płd. -Wschodnią.
- Ciągła integracja różnych środków transportu w łańcuchu zaopatrzeniowym jest kluczową tendencją.
- W Indiach, narastają naciski na korzystanie z sieci kolejowej do przewozów towarowych. Przewozy towarowe koleją rosły w Indiach o 15 % rocznie od roku 1991, wywierając znaczną presję na sieć,
- Nowa generacja ultra wielkich statków kontenerowych stanie się kamieniem węgielnym flot linii żeglugowych. Jedynie porty o najgłębszych basenach z najszybszymi dźwigami i najbardziej automatyzowanymi systemami będą w stanie obsługiwać. Skutki zakłóceń w tych portach będą znacznie zwiększone.

„W roku bieżącym porty w Los Angeles i Long Beach, łącznie wydadzą ponad 1 mld USD na głębsze kanały, wyższe dźwigi, automatyzację terminali, polepszenia połączcń i w zakresie środowiska. zaś większ**ość przewidzianych wydatków wynika z większych statków”** *Journał of Commerce 25 paździcnika2013.*

- Ze względu na nowe projekty, przewiduje się wzrost globalnej przepustowości portów kontenerowych

o 5 % rocznie w ciągu kolejnych 4 lat. Te nowe porty często przenoszą ruch daleko od istniejących portów, w których związki zawodowe są silne.

- Automatyzacja będzie miała kluczowy wpływ na branżę (patrz ust 70 poniżej). Jeśli chodzi o porty, świadczenie usług logistycznych i magazynowych staje się punktem kluczowym konkurencji. Usługi magazynowe zbliżają się do obszarów portowych. Istnieją ważne okazje dla dokerów i pracowników magazynowych zbudowania bliższych powiązań i zwiększenia siły w branży.
- Powstanie nowych technologii powinno także zmienić zależność pracowników logistyki. Rosną zakupy onIine, zwłaszcza w regionie Azji/Pacyfiku, z wielkimi implikacjami na transport, Takie spółki jak Amazon mają swe lokalizacje blisko głównych centrów urbanistycznych na całym świecie, oraz eksperymentują z własnym łańcuchem zaopatrzeniowym i logistyką, zamiast korzystania z globalnych spółek dostawczych. Nowe technologie umożliwiają lokalizację części procesu wytwarzania znacznie bliżej do konsumentów, a przy takich firmach logistycznych jak UPS już przystępuiących do rynku druku 3-D, możemy być świadkami początków ważnej nowej kategorii pracownika logistyki.
- W ciągu następnej dekady rezerwy LNG w Australii, Papui Nowej Gwinei i Timorze Wschodnim oraz Indonezji reprezentować będą narastającą część światowej podaży LNG. Równocześnie ostro wzrasta popyt na LNG w regionie Azji/Pacyfiku.
- Oznacza to istotne skoncentrowanie zarówno popytu jak i podaży LNG w regionie Azji/Pacyfiku. Ta dynamika reprezentuje zarówno wyzwanie jak i okazję dla uzyskania siły ITF w regionie i w tej strategicznej branży, Jednym z obszarów wysokiego uzwiązkowienia i aktywności jest wielomiliardowy projekt Chevron, na płn-zachodzie Australii, jeden z największych projektów LNG na świecie, gdzie wielonarodowa firma Chevron usiłuje odzwiązkowić operacje morskie.
- ITF wyraża wolę współpracy z afiliantami w Chevron i innymi GUFami i zbudowania kampanii pokazującej branży i szerszej opinii publicznej zachowanie Chevron, ITF zamierza poprzeć i przyznać środki na zbudowanie globalne kampanii solidarnościowej w obronie obecności związkowej, praw i uzwiązkowienia w australijskim projekcie

Chevron oraz zwiększenia uzwiązkowienia i norm pracy w projektach LNG Chevron i innych projektach LNG w regionie Azji/Pacyfiku.

Automatyzacja:

69. Automatyzacja wkracza do różnych części branży transportowej. Nowe systemy masowego tranzytu są coraz bardziej zautomatyzowane, nie tyIko dla zapewnienia lepszych usług pasażerom ale także dla zmniejszenia kosztów personalnych i zwiększenia zysków. Pociągi bez maszynistów i stacje bez personelu biletowego nie tylko pozbywają miejsc pracy, ale czynią podróż mniej bezpieczną i mniej dostępną dla wrażliwych, zwłaszcza kobiet. Środki zmniejszania personelu w systemach transportu publicznego pod narastającymi naciskami czynią personel wrażliwym na przestępstwa.

70. Porty coraz bardziej interesują się automatyzacją jako sposobem zmniejszania kosztów, zwłaszcza kosztów pracy oraz poprawienia ich przewagi konkurencyjnej na rynku globalnym. Operatorzy cytują bezpieczeństwo, jakość, zdolność, prędkość i elastyczność jako główne cele w kontekście automatyzacji. Zrobotyzowany, pozbawiony kierowców osprzęt obsługi kontenerów jest już wykorzystywany w licznych portach na całym świecie. Producenci technologii w coraz większym stopniu oferują rozwiązania dla innych aspektów operacji portowych, od ochrony bezpieczeństwa do śledzenia kontenerów, kontrolowania i ważenia. Tam gdzie automatyzacja została już wdrożona, oznacza to ogólne zmniejszenie miejsc pracy i lukę pomiędzy kwalifikacjami istniejącej siły roboczej a potrzebaminowych miejsc pracy wysokiej technologii.

71. Pracownicy magazynowi i kierowcy ciężarówek też objęci są intruzyjnymi technologiami W nowych, gigantycznych centrach dystrybucyjnych, pracownicy muszą pokonywać do 24 km. na zmianę, a każde zatrzymanie się jest monitorowane przez GPS. Kierowcy dostawczy mają swe trasy wyznaczone na mapach monitorowanych przez komputery, wraz z karami za użycie złej drogi. Ten nowy mariaż technologii i obserwacji wprowadza kary na pozio- mie mikro zarządzania, a będzie to miało poważne konsekwencje dla poziomów zdrowia i stresu pracowników.

72. Trudno może być oprzeć się wprowadzaniu nowych technologii, ale związki zawodowe mogą nalegać aby proces obejmował konsultacje ze związkami, nie tylko dla unikania negatywnch skutków dla pracowników, ale także dla zabezpieczenia ich zdolności do organizowania się i rokowań w tym nowym środowisku, oraz osiągnięcia lepszych warunków w przyszłości.

Outsourcing

„Szacuje się .że ponad 80 spółek globalnie wynajmuje na zewnątrz wszystkie lub część swych działalności logistycznych”.

The Logistics Bureau

73. Fragmentacja i outsourcing usunęły pracowników spod ochrony związkowej i pogorszyły ich warunki.

Outsourcing stał się otworem, przez który zatrudnienie śmieciowe i praca agencyjna wkroczyły do transportu. Od obsługi naziemnej linii lotniczych poprzez utrzymanie trakcji kolejowej wprowadzono sektor prywatny do transportu publicznego, nawet kiedy podstawowe operacje pozostały w rękach publicznych. Koleje, chociaż często nadal państwowe stają się pustymi muszlami, w których operacje frachtowe odłączone zostały; tory i infrastruktura należą do jednej spółki; a catering, sprzątanie i utrzymanie są w rękach innych podwykonawców. Związki przystosowane do korzystania z uznania związkowego w zakresie rokowań zbiorowych sektora publicznego często nie zdołały zagwarantować uzwiązkowienia w wynajmowanych na zewnątrz operacjach.

Zatrudnienie na umowy śmieciowe

74. Narastająca siła dużych globalnych producentów i detalistów oraz ich nastawienie ku „wydajnościom” i oszczędzaniu kosztów, wpłynęła na jakość zatrudnienia w licznych wykorzystywanych przez nich usługach. W transporcie doprowadziło to do zatrudniania śmieciowego i niepewności miejsc pracy. **„74 % wszystkich afiliantów ITF będących respondentami w krajach o niskich dochodach odnotowało wzrost liczby pracowników nieformalnych w ich krajach”.** *Praca na umowy smieciowe i praca godziwa w branży transportowej : Raport ze studium podstawowego ITF luty 2013*

75. W licznych krajach prywatyzcja miejskich usług autobusowych doprowadziła do ich zastąpienia innymi rodzajami transportu: usługi minibusowe, jeepney'owe, trójkołowcowe prowadzone są przez małych operatorów z niewielkim kapitałem i zatrudniających jednego lub dwóch innych kierowców. Operatorzy owi utrzymują niskie, jeśli jakiekolwiek, standardy operacyjne lub zatrudnieniowe, są często niebezpieczni, zwłaszcza dla kobiet pasażerek. Tym niemniej stanowią źródło utrzymania dla tysięcy kierowców pracujących w wydłużonym czasie za niewielkie wynagrodzenia, bez świadczeń socjalnych i pewności zatrudnienia. Jest to rosnąca grupa zatrudnionych, której notorycznie trudno zorganizo- wać się. Chociaż pewne związki pokazały, że możliwe jest organizowanie pracowników na umowach śmieciowych i pracowników nieformalnych - w pewnych przypadkach w znacznych ilościach - nadal jest to spore wyzwanie dla związków zawodowych.

76. Regulowane usługi taksówkowe także stają się deregulowanymi w licznych miastach, w procesie zagrażającym sprowadzenia ich do poziomu braku bezpieczeństwa i zabezpieczeń operacyjnychpodobnie jak w innych formach nieformalnej pracy w transporcie.

77. Pracodawcy preezentują młodym pracownikom nowy świat zatrudnienia śmieciowego, jeśli mogą dostać jakąkolwiek pracę. Zaangażowanie się młodych osób w działalność związkową zmniejsza się w wielu krajach. Związki muszą zademonstrować swe znaczenie dla młodych pracowników. **„Fakt .że ponad 40 % bezrobotnych, niemal 75 mln. stanowią młodzi ludzie w wieku poniżej 25 lat jest równie alarmujący. Bezrobocie młodzieży sięga 56% w Hiszpanii i 38% w Portugalii i we Włoszech; odzwierciedlają dewastacyjny zakres kryzysu. W UE pozostawać będzie ono na poziomie 17% do roku 2015 według Międzynarodowej Organizacji Pracy „**(MKZZ)Oświadczenie związków zawodowych L20 dla posiedzenia wspólnego ministrów finansów i pracy G20, Moskwa. Federacja Rosyjska. 18-19 lipca 2013.

Dumping socjalny

„Wynagrodzenie kierowcy ciężarówki jest czymś z czym wszyscy musimy się uporać”, powiedział Prezes i dyrektor naczelny Schneider National, Christopher B. Lofgren w dniu 18 wrzesnia w Kansas City. „Kierowcy zarabiają dzisiaj tyle co w roku 2005. Ma miejsce ogromny dysparytet między wynagrodzeniami kierowców i innymi wynagrodzeniami. „

Journal of Commerce , 24 października 2013

78. Globalizacja rozkwitła na zdolności pracodawców do uzyskiwania pracowników na całym świecie, a operatorzy transportu nie są tu wyjątkiem. W Europie, pracodawcy usiłują tak interpretować przepisy UE aby stały się kartą dumpingu społecznego. Inne podregionalne bloki gospodarcze, wprowadzają polityki oparte o liberalizację gospodarki. Istnieją państwa umożliwiające zagranicznym spółkom unikać regulacji, poprzez umożliwianie im rejestrowania spółek „offshore”.

79. Nie może być lepszej egzemplifikacji braku skrupułów w procesie “dampingu socjalnego” niż los marynarzy pracących pod tanimi banderami (FoC). Trzecia część tonażu światowego zarejestrowana jest pod FoC, pozwalając armatorom na. unikanie ich krajowych przepisów odnośnie zatrudnienia i bezpieczeństwa, Podobny system rozwija się powoli w dlugodystansowych przewozach drogowych i w liniach lotniczych.

80. Linie lotnicze także wypożyczają inną wadliwą praktykę z branży żeglugowej, wykorzystywanie globalnych agencji pracy mobilnej. Linie lotnicze z krajów nordyckich zaczynają zatrudniać pracowników z krajów o niższych wynagrodzeniach w Europie i Azji, celem podważenia krajowych kosztów pracy. Nisko kosztowi przewoźnicy powietrzni starają się konkurować o usługi z silnie naciskanymi usługami kolejowymi i lepszymi przewoźnikami powietrznymi. W dążeniu do drastycznie niższych kosztów operacyjnych, przewoźnicy ci zaczynają wybierać takie rejestry lotnicze. które mak-

symalizują ich zdolność do uzyskiwania siły roboczej z całego świata, pozwalają na gorsze warunki, ograniczają prawa pracownicze i uniemożliwiają zorganizowanie związkowe. Najgorsi gotowi są nawet narażać bezpieczeństwo operacyjne.

Zmieniająca się siła robocza

„Udało nam się zorganizować zatrudniających się na własną rękę pracowników lotniska, takich jak portierzy, oraz pracowników zatrudnionych przez podwykonawców dostarczających paliwo.
... Wiadomo mi, że wielu takich pracowników chce się zorganizować, ale nie wiedzą jak to zrobić”.

Członek SUMAC. Burkina Faso, cytowany w Zatrudnienie śmieciowe i godziwa praca: Studium podstawowe ITF, raport z lutego 2013.

81. Siła robocza przechodzi także zmiany w ramach rozszerzania się granic transportu poza to, co dotąd uznawaliśmy za miejsca pracy w transporcie, zajmowane tradycyjnie przez mężczyzn. Znacząca liczba kobiet zajmuje obecnie nowe miejsca oferowane w łańcuchu zaopatrzeniowym, zwłaszcza w logistyce, oraz w hubach technologicznych i administracyjnych. Tradycyjna segregacja zawodowa podlega obecnie też wyzwaniom, przy narastającej liczbie kobiet wchodzących w tradycyjnie męskie obszary pracy, stając się maszynistkami i kierowcami autobusów, oficerami na statkach oraz inspektorami. Kobiety mogą wchodzić do zawodu kierowcy ciężarówki znacznie większymi liczbami. Z Anstralii przez Indie, Płd. Afrykę do UK, branża ciężarówkowa staje wobec ekstremalnego niedoboru kwalifikacji.

82. Rosną także szybko nowe sektory wspierające działalność transportową. Porty lotnicze i obsługa naziemna zatrudniają 2.2 mln. pracowników, ale na lotniskach operatorzy i sprzedaż detaliczna oraz służby ochrony zatrudniają 5.4 mln. pracowników. Lotniska zależą obecnie od sprzedaży detalicznej jako ich głównego źródła zysku. Istotne znaczenie ma aby pracownicy w tradycyjnych zawodach lotniczych stworzyli silne powiązania z tą sporą, nową siłą roboczą,

83. Miejsca pracy zajmowane przez kobiety są szybciej celem zwolnień grupowych, Podobnie, liczni pracodawcy, zwłaszcza w Europie, wykorzystują aktualny kryzys dla prezentowania młodym pracownikom ponurego nowego świata trwale śmieciowego zatrudnienia. Chociaż kobiety są jedynie jednym na siedmiu zatrudnionych w transporcie, trzy czwarte strat miejsc pracy w latach 2008-2011 dotyczyło kobiet.

84. Masowy wzrost miast w większości globalnego południa, w czasie wydawania mniej pieniędzy na usługi publiczne, doprowadził do ogromnego nagromadzenia nieformalnych operacji transportowych. W licznych nowoczesnych portach większość dotychczas skomputeryzowanych urządzeń załadowczych wykorzystywanych jest wraz z siłą ludzką w brutalnym systemie pracy dorywczej, w którym robotnicy opłacani są według ilości worków jaką są zdolni przenieść. Pracownicy ci niemal zawsze są poza związkami

85. W Iicznych przypadkach związki nie dostosowały się do zmian demografii zatrudnienia w sposób atrakcyjny dla młodych i nie tradycyjnych pracowników, aby wstępowali do związków.

86. Osiągnięcia ITF w ciągu minionych 20 lat obejmowały znaczną globalizację kobiet transportowców a zwiększona reprezentacja kobiet oraz przywództwo są teraz istotnie inne. Mimo tego postępu, zbyt liczne związki nadal wydają się ignorować narastającą rolę kobiet a zbyt liczne wpływowe stanowiska w ITF wydają się nadal być nieosiągalne dla kobiet.

87. Narastająca liczba związków, zwłaszcza na globalnym południu, dostrzega potrzebę organizowaniapracowników w nieformalnych operacjach transportowych czyniąc ich albo członkami związków albo członkami istniejących stowarzyszeń nieformalnych pracowników transportu. Te rozwiązania często oznaczają, że związki modernizują swe struktury oraz kultury, stając się bardziej włączeniowymi jeśli chodzi o pracowników nieforma1nych i budowanie członkostwa oraz siły. **„MOP szacuje,** że **600 mln miejsc pracy w ciągu następnej dekady niezbędne jest do doprowadzenia stopy bezrobocia do poziomu sprzed kryzysu i stworzenia nowych miejsc pracy dla przystępujących do rynku pracy. W tym kontekście, globana sytuacja gospodarcza i aktualne polityki nie są na w**łaściwym **kursie i muszą być szvbko dostosowane».** *(MKZZ) Oświadczeme związków zawodowych L20 dla posiedzenia wspolncgo ministrów finansów i pracy G20,Moskwa Federacja Rosyjska, 18-19 lipca 2013*

Stan związków zawodowych

Spadek przynależności do związków zawodowych
“W staraniach o utrzymanie swego pozycji, związki zawodowe w Holandii interesują się innymi sposobami przyciągania nowych członków. Dwa związki, De Unie oraz CNV Dienstenbond, powołały nisko kosztowy, nisko pułapowy związek w oparciu o internet. Wcześniej, alternatywnie do konwencjonalnego członkostwa, Holenderska Federacja Zw.Zaw. FNV wprowadziła znacznie tańszą opcję w formie “dotacji” w branży hotelowej restauracyjnej i cateringowej”.

Eurofound

88. Przynależność do związków zawodowych ogólnie spada. Globalnie, jedynie siedmiu na stu pracowni- ków sektora formalnego należy do zw. zawodowych.

89. W wielu krajach, członkostwo ostro maleje, Ma to miejsce zwłaszcza w krajach OECD, z których wywodzą się niektóre z najsilniejszych związków na świecie. W Niemczech, Japonii, UK oraz USA, przynależność do związków spadła o co najmniej 10% od roku 2000. Ogólnie, 19 krajów OECD doświadczyło spadku przynależności związkowej od 2000 r.

90. W tym samym czasie związki w innych krajach wykazują wzrost W Indiach, przynalezność związkowa wzrosła o 1/3 od roku 2000, z 24 mln. do ponad 36 mln. członków. W Indiach istnieje obecnie największy na świecie ruch niezależnych zw. zawodowych. Związki w Brazylii urosły z 13 do 17 mln. członków w tym samym czasie. Przynależność związkowa w co najmniej 36 krajach urosła od 2000 r. Liczne z tych krąjów znajdują się na globalnym południu

91. Dobra wiadomość jest taka, że wielu nowych pracowników przystępuje do związków, zwłaszcza w takich regionach jak Azja i Ameryka Łacińska, które będą decydentami gospodarczymi w przyszłości. Przynależność kobiet w ITF zwiększyla się znacznie, zwłaszcza w nowych rolach strategicznych dla transportu.

92. Tymczasem przynależność związkowa nie rośnie tak szybko jak siła robocza w całości, Uzwiązkowienie, proporcja członków związku do całej populacji pra- cującej, spadło. Globalna przynależność związkowa wzrosla w latach 2000-2010 o 2 % , zaś globalna siła robocza o 12.6 %. W USA uzwiązkowienie wynosi obecnie jedynie 11 % , połowę tego co przed 30 laty.

93. Związki w takich krajach jak Brazylia i Indie, oraz w wielu innych nowych gospodarkach doświadczają dynamicznego wzrostu przynależności. Jednak globalnie , ruch związkowy musi wzrastać znacznie szybciej aby odbudować swą siłę i wpływy. Krytyczne znaczenie ma aby związki w różnych krąiach łączyły swe siły dla zmiany globalnego układu sił.

Atak na związki zawodowe

94. Spadek przynależności jest dynamicznie powiązany z siłą związków i przysługującymi im prawami. Niektóre rządy i firmy nadal atakują związki: ataki te są gorsze i z pewnością bardziej skuteczne kiedy związki są słabsze. Budowanie siły związkowej jest najskuteczniejszą reakcją.

“Skala tych skoorynowanych ataków na pracowników nie ma precedensu. Niczego podobnego nie widzieliśmy od czasu walki ruchu związkowego o przynależność związkową i rokowania zbiorowe, oraz zwycięstwa w tej walce. MKZZ wyznaczyła ostateczną granicę. Jest to jawna i nieuzasadniona próba pozbawienia pracowników ich podstawowvch praw j nic może ona postępować dalej i musi zostać powstrzymana”.

Sharan Burrow Sekretarz Generalny MKZZ

95. W państwach Zatoki rządy aktywnie wykorzystują zakaz działalności związkowej dla uzyskiwania przewagi konkurencyjnej. Ich linie lotnicze i lotniska zatrudniają znaczną ilość pracowników migrujących na tymczasowych kontraktach i z niewieloma prawa- mi. Zjednoczone Emiraty Arabskie agresywnie rekla- mują się sponsorując ważne wydarzenia sportowe, włącznie z Pucharem Świata FIFA w roku 2022. Emirates, Etihad i Qatar Airways ubiegają się o szlaki na świecie i zagrażając wyeliminowaniem wieiu narodowych przewoźników w Afryce, Europie, na Bliskim Wschodzie i w Azji. Dubaj jest obecnie jednym z największych centrów logistycznych świata a DP Worlds jednym z cżterech głównych operatorów globalnej sieci terminali.

„Gdybyście nie mieli zwiazków zawodowych, nie byłoby w świecie zachodnim problemu bezrobotnych. Jest on spowodowany przez związki czyniące firmy i instytucje niekonkurencyjnymi i doprowadzając je do braku wydajności”.

Akbar Al-Bakr, Dyrektor naczelny Qatar Airways

„Załoga kabinowa w innych miejscach na świecie może zawicrać zwiazki małżeńskie, a w przypadku zajscia w ciążę przenoszona jest normalnie do obowiązków naziemnych, Wnioskujący o pracę w Qatar Airways mogą być zaskoczeni wiadomością że **p. Bakr będzie miał więcej do powiedzenia o ich życtu rodzinnym niż w przyszłości współmał**żonek**”.**

The Economist, Małżenstwo z pracą. 11października 2013

96. W Palestynie - Zachodni Brzeg i Gaza - zdławienie gospodarcze i konserwatyzm religijny Hamazu czynią istnienie związków zarówno trudnym jak i ważnym.

97. W Europie, USA, Australii i innych rozwiniętych gospodarkach, kryzys ekonomiczny wykorzystywany jest do zmiany całego zakresu przepisów usuwając prawa związkowe i zabezpieczenia socjalne.

98. W takich krajach jak Gwatemala, Kolumbia, Honduras i Filipiny, gdzie demokracja jest podważana przez korupcję i zdominowana przez potężne klany polityczne i ich szwadrony śmierci, aktywiści związkowi są nadal bezkarnie mordowani i „znikają” .

„Pogwałcenia osiągnięły tak wysoki poziom wyrafinowania, począwszy od tradycyjnego molestownnia, poprzez przemoc fizyczną, antyzwiązkowe zwolnienia, odrzucanie rokowań zbiorowych, wpływanie na życie związkowe, aż do morderstw a dzisiaj nawet tworzenia tanich związków, dla podpisywania fałszy-

wych, ale prawnie akceptowanych układów zbiorowych”

Konferencja Regionalna Ameryk ITF 2013

99. Nieprzewidywalność licznych naruszeń praw pracowniczych oznacza, że liczne solidarnościowe działania wspierające są reaktywne. Istnieje jednak wiele krajów, w których mamy aktywnych afiliantów funkcjonujących w represyjnych firmach gdzie nie trudno przewidzieć naruszanie praw.

100. Podstawowe prawa kobiet podlegają atakom a liczni transportowcy mieli do czynienia z molestowaniem seksualnym i przemocą na podstawie płci w miejscu pracy i w społecznościach. Każdy afiliant ITF istnieje w społeczeństwie gdzie kobiety doświa- dczają przemocy, często z okropnymi konsekwencjami Naszym obowiązkiem jest sprawienie aby każda kobieta transportowiec stanowiła część walki o zmianę. Przemoc wobec kobiet jest sprawą związkową i związki mogą dokonać zmian i zrobią to.

Solidarność

101. Liczne działania solidarnościowe wymagają niewiele więcej od wysłania listów protestacyjnych do spółki lub rządu. Niektóre spory dotyczą tak poważnych naruszeń praw związkowych że potrzebny jest wyższy poziom i mocniejsza reakcja. Inne są strategicznie ważne dla rodziny ITF. Niezależnie od przypadku międzynarodowa solidarność związkowa jest istotą istnienia ITF. Imperatywem jest szersze uczestnictwo i skuteczniejsza solidarność ITF.

102. Sieć solidarnościowa ITF jest właściwie oparta o sekcje. Daje to silne powiązania i wspóJność intere- sów prowadzących spór i wspierających ITF potrze- buje strategii dla sprawdzenia jaką siłą i lewarowa- niem dyspomijemy w istotnych ugrupowaniach industrialnych.

103. W przypadku pewnych kampanii i sporów ważne jest rozbudowanie na zewnątrz poza nasze fundamenty związkowe celem poszerzenia bazy poparcia. Chociaż nigdy nie zastąpi aktywizmu i zaangażowania, wzrost aktywności cyfrowej jest okazją do wzmocnienia na miejscu kampanii prowadzonych przez związek z ITF oraz wywierania nacisków na pracodawców i na rządy. Narzędzia cyfrowe dają związkom szybki i łatwy sposób wspierania spraw ITF i komunikowanie się z członkami w trakcie kluczowych konfliktów.

l04. Równie ważne są struktury krajowych komitetów koordynacyjnych, które mogą budować solidarność bezpośrednio z członkami na poziomie krajowym i przyczyniać się do siły kampanii regionalnej i subregionalnej.

Nadążanie za zmianami

105. ITF zmieniła się. Razem, związki z ITF zaczęły dostosowywać się do nowych realiów. Pracowano celowo i metodycznie nad zorganizowaniem obszarów outsourcowanych, nowych firm i konkretnych spółek wielonarodowych. Wybrano kobiety przywódców, a kobiety transportowcy kształtują praktycznie rekonstrukcję swych związków i miejsc pracy. Przystąpiono do pracy z młodymi transportowcami. Uznano zagrożenie związków występtujących w pojedynczej firmie i stworzono krajowe komitety koordynacyjne do wspólnej pracy i budowania siły.

„12 związków zdołało z powodzeniem zmienić swój status w reakcji na zmiany, pięć zwiazków dokończyło proces łączenia się a w innych jeszcze on trwa, dwa związki dokonały reformy swego przywództwa, pojawiło się też 11 nowych związ- ków w sektorach poprzednio nie zorganizowanych”

Konferencja Regionalna Ameryk, 2013

l06. Przyszła strategia ITF powinna być dwojaka Po pierwsze musimy zwielokrotnić te przykłady. ITF będzie budowała i umacniała w tych kluczowych dziedzinach. Po drugie. ITF musi zareagować na nowe wyzwania, Oznacza to zmagania z multimedalnyrn charakterem logistyki, oraz sposobami w jakie wpływa to na strukturę i metody związku. Oznacza to także organizowanie i reprezentowanie pracowników nieformalnych i zatrudnianych na umowach śmieciowych.

Uznanie naszych mocnych stron

„Związki podnoszą wynagrodzenia uzwiazkowionych pracowników o okolo 20 %, oraz podnoszą rekompensaty, obejmujące zarówno wynagrodzenia jak i świadczenta o około 28 %»

Michel i Walters,
Jak związki pomagają wszystkim pracownikcm

107. Wreszcie, nie powinniśmy zapomnieć naszych silnych stron. Ponieważ związki wprowadzają zmiany, globalny ruch związkowy jest dobrze zasilany i wspie- rany. Globalna uzwiązkowiona siła robocza wynosi ponad 200 mln. (w tym 40 % kobiet); ich ogólny wkład zastosowany może być na rzecz istotnej i krytycznej zmiany.

l08. Związki zawodowe mają relacje polityczne, co oznacza że mogą one wspierać sprzyjające związkom rządy, których polityki nie tylko poprawią życie pracowników ale także wprowadzą alternatywy ekonomiczne wobec neoliberalizmu.

109. W Związki zawodowe dysponują doświadczeniem i historią. Wypracowały relacje z pracodawcami celem wprowadzania lepszych warunków dla członków związków zawodowych, a 90 globalnych porozumień ramowych jest dowodem zakresu tych relacji. Stosunki z firmami wielonarodowymi mogą dać związkom lewarowanie i siłę nawet kiedy polityczne środowisko wydaje się czynić to niemożliwym. Przy pomocy Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego (IBF) ITF osiągnęła jedyny globalny proces rokowań zbiorowych, negocjujący bezpośrednio z pracodawcami branży żeglugowej wynagrodzenia i warunki dla marynarzy.

110. Związki są silne ponieważ liczne - w tym afilianci ITF - wykraczają poza tradycyjne podejścia do prowadzenia kampanii i znajdują innowacyjne sposoby wywierania nacisków na decydentów. Przez prowadzenie badań korporacyjnych związki zdołały zrozumieć swych partnerów ze strony pracodawców tak dobrze jak nigdy wcześniej oraz stworzyły strategie kampanijne sięgające poza miejsce pracy i koncentrujące się na klientach, dostawcach, udziałowcach, konkurentach, regulatorach i innych kluczowych stosunkach. Technologia, taka jak kamery cyfrowe telefonów komórkowych, media społecznościowe oraz informacje i narzędzia dostępne przez internet, nadają życie tym strategiom i czynią kampanie związkowe bardziej dynamicznymi i inwencyjnymi niż kiedykolwiek wcześniej.

111. Niewiele innych ruchów byłoby w stanie poradzić sobie z atakami doświadczanymi przez związki w ostatnich latach. W wielu krajach związki reprezentują jedyną zorganizowaną siłę zdolną do stawienia wyzwań programom oszczędnościowym. Podobnie jak chronienie bezpośrednich interesów pracowników związki odgrywają ważną rolę w aktualnych walkach o swobody demokratyczne.

112. Jako związek globalny ITF jest w stanie doprowadzić do międzynarodowej konwencji pracy chroniącej setki tysięcy pracowników na statkach, wywrzeć nacisk na silną korporację międzynarodową aby uznała swe obowiązki w stosunku do kobiet ciężarnych i pracowników kontraktowych oraz zmusić rząd do uwolnienia z więzienia przywódcy związkowego. Jak to demonstruje nasz Kongres, pozostajemy jedynym ruchem społeczeństwa obywatelskiego dysponującym strukturami i zdolnością utrzymywania prawdziwie demokratycznej organizacji globalnej.

10-16 August 2014

Congress theme document

From global crisis to global justice – transport workers fighting back

WIADOMOŚCI ITF – WIADOMOŚCI ITF

Tragedia kontenerowca "El Faro"

Kontenerowiec„El Faro” – mimo ostrzeżeń meteorologów – wypłynął 29 września br. z Jacksonville na Florydzie do San Juan w Portoryko. 240-metrowy statek był obciążony kontenerami i samochodami. Został uszkodzony w wyniku uderzenia huraganu Joaquin i 1 października 2015 Straż Przybrzeżna straciła z nim kontakt. Na pokładzie kontenerowca, którego wrak odnaleziono na początku listopada, były 33 osoby – 28 Amerykanów, członków załogi oraz 5 Polaków, którzy należeli do ekipy remontowej.

Z relacji załogi, tuż przed utratą łączności, wiadomo, że statek miał nieczynne silniki, 15-stopniowy przechył, był uszkodzony i nabierał wody. Fale osiągały 15 metrów a siła wiatru dochodziła do 240 km. na godzinę.

„- Dzisiaj 28 amerykańskich rodzin – od Florydy po Maine i pięć polskich rodzin ma złamane serca. Niech będzie dla nich pocieszeniem, choć w niewielkim stopniu, że mogą liczyć na miłość i wsparcie swoich sąsiadów, społeczności marynarzy i Amerykanów. Niech Bóg błogosławi mężczyzn i kobiety z „El Faro”. Niech pocieszy ich rodziny. I niech pilnuje i chroni tych, którzy służą na morzu w imieniu nas wszystkich” – powiedział Prezydent Barak Obama.

W opublikowanym przez Biały Dom oświadczeniu prezydent USA pokreślił, że tragedia „El Faro” przypomina, że większość towarów i produktów, które docierają na co dzień do Amerykanów, nadal transportowana jest drogą morską. „– *Nasz dobrobyt gospodarczy i jakość naszego życia zależą od mężczyzn i kobiet, którzy służą na statkach, takich jak „El Faro*” – powiedział.

Obama podziękował wszystkim, którzy zaangażowani byli w wielodniowe i prowadzone na wielką skalę poszukiwania rozbitków, z udziałem jednostek pływających oraz samolotów sił powietrznych USA i helikopterów Straży Przybrzeżnej. Zapewnił, że dochodzenie w sprawie zatonięcia „El Faro”, prowadzone przez amerykański Krajowy Zarząd ds. Bezpieczeństwa Transportu (NTSB) *„ma pełne poparcie rządu” . – „Pogrążone w żałobie rodziny zasługują na odpowiedź i musimy zrobić wszystko, co w naszej mocy, aby zapewnić bezpieczeństwo naszych pracowników, w tym tych, którzy pracują na morzu”* – dodał.

Amerykańskie media podkreślają, że śledczy będą próbować ustalić okoliczności wypadku, w tym, czy kapitan działał pod presją by na czas dostarczyć ładunek i dlatego zdecydował się wypłynąć w morze, mimo informacji o pogarszającej się pogodzie. Pojawiają się też zastrzeżenia do stanu technicznego i standardów bezpieczeństwa 40-letniego „El Faro”.

Zatonięcie „El Faro” było najtragiczniejszą katastrofą statku płynącego pod banderą amerykańska od ponad 30 lat.

Tłumaczenie: B.Kubach na podstawie informacji ze strony Amo News - American Maritime Officers (tak, jak napisano w oryginale)

Ankieta ITF w sprawie opinii i oczekiwań marynarzy dotycząca Domów Marynarza

Zwracamy się z prośbą o pomoc i wypełnienie poniższej ankiety ITF w sprawie opinii i oczekiwań marynarzy w sprawie działalności Domów Marynarza w portach na całym świecie. Wypełnienie i wysłanie ankiety on –line pozwoli na jeszcze lepszą jakość świadczonej pomocy dla marynarzy na świecie:

Ankieta dostępna jest pod adresem internetowym:

https://www.surveymonkey.com/r/H3H6K8R

Z góry dziękujemy.

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Sektor Transportu Morskiego otrzymał tegoroczny tytuł uznania „Marynarz Roku” za odegranie roli w ratowaniu emigrantów na morzu

Nagroda ufundowana przez Lloyd's List Global pt. „Marynarz Roku” zazwyczaj jest przyznawana marynarzowi, który wykazał się odwagą i zdolnościami przywódczymi podczas wykonywania swoich obowiązków. W tym roku nagroda została przyznana wszystkim marynarzom (oraz ich armatorom) za wspólne działania na rzecz ratowania tysięcy emigrantów na Morzu Śródziemnym.

Na tegoroczne rozdanie nagród w imieniu zasłużonych zostały zaproszone Międzynarodowa Izba Morska (ICS), Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF), Stowarzyszenie Armatorów UE (ECSA) oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu ETF.

W imieniu marynarzy wypowiedział się Sekretarz EFT odpowiedzialny za Transport Morski, Philippe Alfonso:

„Statki i ich załogi nie są zbyt dobrze przystosowani do udzielenia pomocy na dużą skalę, szczególnie, iż dość często odbywa się to w mocno nieprzyjaznym środowisku morskim. Pomimo tego faktu marynarze odegrali kluczową rolę w utrzymaniu bezpieczeństwa i zapewnienia emigrantom przyzwoitej opieki. Dlatego też jestem wdzięczny i pełen uznania ich oddaniu i poświęceniu które zostało dzisiaj potwierdzone poprzez przyznanie tej nagrody”.

Sekretarz ECSA, Patrick Verhoeven dodał *„Ta prestiżowa nagroda odzwierciedla pojedyncze osiągnięcia tysięcy marynarzy, którzy udzielali się ratując emigrantów i uchodźców. Z przyjemnością odebraliśmy fakt, iż UE uaktywniła rozstawienie sieci profesjonalnych statków SAR, przejmujących wiele zadań wcześniej wykonywanych przez marynarzy. Dlatego też mam nadzieję, iż w następnych latach ta nagroda może być przyznana profesjonalistom z SAR, straży ochrony wybrzeża i marynarki wojennej.”*

W 2014 roku statki i załogi marynarki handlowej uratowało z morza ponad 42 000 osób gdy dla porównania w roku 2015,do czasu przyznania nagrody, nieco ponad 15 000 emigrantów zostało bezpiecznie uratowanych i przewiezionych na ląd. Organizacje armatorskie i marynarskie związki zawodowe zareagowały na ten kryzys przez wydanie wytycznych „operacje SAR na dużą skalę”, która jest także dostępna w dziele publikacji na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej. Najwięcej tragicznych doniesień o setkach utonięć odnotowano w kwietniu i to one nadały szybszy bieg sprawą związanym z SAR i uruchomiły znaczne środki finansowe na podstawie których powstały specjalne patrole mające zasięg do kilkuset mil od wybrzeża Włoch znacznie poprawiając bezpieczeństwo na Morzu Śródziemnym.

T.L. na podstawie komunikatu ETF

Europejska Federacja Transportowców (ETF) w ciągłej walce o lepsze miejsca pracy dla marynarzy (Cz.II)

10 propozycji uczynienia jutrzejszego sektora transportu morskiego generatorem dobrobytu i mających bazę w UE miejsc pracy – czyli Europejska Federacja Transportowców (ETF) w ciągłej walce o lepsze miejsca pracy dla marynarzy (Cz.II)

W ostatnim wydaniu „Biuletynu Morskiego” przedstawiono problemy europejskiej żeglugi, z którymi zmagają się marynarze. Konkretne rozwiązania tych problemów są na wyciągnięcie ręki. Pojawia się tylko pytanie o chęci ich rozwiązania ze strony struktur UE i armatorów.

1. Wnosi się do zainteresowanych gospodarką morską UE oraz do Instytucji Europejskich o połączenie sił w obejmującej całą UE kampanii na rzecz promowania większej liczby i lepszych miejsc pracy na morzu dla europejskich marynarzy, oficerów i szeregowych. W tym kontekście, zachodzi potrzeba stworzenia sprzyjającego środowiska dla powrotu pod bandery narodowe (do pierwszych rejestrów) tonażu kontrolowanego przez UE - zwłaszcza spod FoC i drugich rejestrów, dla unikania katastrofalnych konsekwencji wyścigu do dna, nieuczciwej konkurencji i praw dumpingu społecznego.

2. Przerobiona Dyrektywa ws. warunków obsadowych w regularnych serwisach pasażerskich i promowych operujących między Państwami Członkowskimi musi zostać (ponownie) przedłożona przez ustawodawcę UE. Mówiąc krótko – potrzebne jest zagwarantowanie równego pola gry dla wszystkich marynarzy w UE zatrudnionych w regularnych serwisach wewnątrz UE. Obecnie armatorzy stosują nieuczciwe praktyki konkurowania głównie pod kątem warunków pracy mary-

narzy. ETF zdecydowanie się sprzeciwia takiej sytuacji i postuluje, by warunki zatrudnienia na statku operującym między różnymi Państwami są takie jak obowiązujące w kraju stosującym wyższe normy- wyścig ku górze.

3. Zniwelowanie luk w pomocy publicznej dla transportu morskiego.Armatorzy europejscy korzystający z pomocy publicznej, czyli „naszych” pieniędzy, nie korzystają z marynarzy z UE, a coraz częściej sięgają po pracowników spoza UE. Ponadto proces wykorzystywania FoC w ogóle nie został zniwelowany. W tym zakresie, uszczelnienie procedur i warunków udzielana pomocy publicznej wymagają znacznej poprawy i uwzględnienia czynnika społecznego.

4. Walka o powstrzymanie rozpowszechniania się współczesnej tendencji kryminalizacji marynarzy i znalezienie sposobu wprowadzania idei transponowania do prawa wspólnotowego Wytycznych IMO/ILO w sprawie Uczciwego Traktowania Marynarzy w Sytuacji Wypadku Morskiego oraz Kodeksu IMO dotyczącego dochodzeń w sprawie katastrof i wypadków morskich.

5. Poprawa naboru, szkolenia, perspektyw zatrudnienia i utrzymania europejskich marynarzy przy równoczesnym zagwarantowaniu przeznaczania przez spółki żeglugowe adekwatnej liczby miejsc szkoleniowych dla praktykantów aby ułatwić ukończenie okresu szkolenia i wejścia na marynarski rynek pracy.

6. Osiągnięcie bezpieczniejszych warunków zatrudnienia na statkach pływających na europejskich wodach za pomocą przestrzegania obowiązków w zakresie maksymalnego czasu pracy i minimalnego czasu odpoczynku

7. Dysponowanie prawem do zabezpieczenia społecznego i emerytury państwowej dla wszystkich marynarzy służących na statkach pod banderami UE - niezależnie od ich przynależności państwowej i miejsca zamieszkania - uznanym przez UE i rządy Państw Członkowskich.

8. Pomaganie sektorowi w większych wysiłkach na rzecz zredukowania śladu środowiskowego, przy równoczesnym zagwarantowaniu, że wszelkie uregulowania oparte będą na zasadzie niezależności od bandery. Ponadto wykorzystywanie systemu Wytycznych Pomocy Publicznej (SAG) powinny być rozpatrzone dla modernizacji floty UE. oraz uczynienia jej bardziej przyjazną dla środowiska, włącznie z kontekstem narażania marynarzy.

9. Wdrożenie koncepcji Fair Transport do żeglugi. Koncepcja ta powinna postrzegana być jako sposób zapewnienia marynarzom sprawiedliwego miejsca w łańcuchu zaopatrzeniowym w kontekście bezpiecznego zatrudnienia, lepszych warunków pracy i życia na statkach, oraz nagradzanie armatorów z UE opowiadających się za popieraniem specyficznych kryteriów poprzez prawo do okazywania odznaki „Fair Transport”.

10. Zmiana wizerunku sektora zdominowanego przez mężczyzn na taki, w którym kobiety odgrywają pełną rolę. W czasie kiedy wszystkie środki transportu poważnie zajmują się zagadnieniami równości i, branża morska stanowi wyjątek jeśli chodzi o ogólnie niski poziom udziału kobiet w zatrudnieniu. Wszelkie inicjatywy mające na celu uczynienie branży bardziej atrakcyjną dla kobiet powinny być wspierane. W tym kontekście, szczególną uwagę należy zwracać na:
    - wizerunek zawodu morskiego
    - szkolenie
    - polityki rekrutacji i ścieżek kariery
    - potrzebę miejsca pracy wolnego od molestowania i zastraszania
    - pogodzenie życia zawodowego z rodzinnym w oparciu o model niektórych krajów europejskich, gdzie udział kobiet marynarzy jest już znaczący.

Sekcja Transportu Morskiego ETF opowiada się w pełni za utrzymaniem i zwiększeniem zatrudnienia marynarzy zamieszkałych na obszarze UE, a także poprawą statkowych warunków pracy i życia oraz zagwarantowaniem możliwie najwyższych standardów w kontekście bezpieczeństwa, środowiska i spraw socjalnych na morzu i poza, w ramach europejskiego klastra morskiego jako całości.

Ponadto, ETF prowadzi wymagającą waszego pełnego wsparcia kampanię na rzecz utrzymania i ochrony wymiaru społecznego żeglugi europejskiej. Wszyscy politycy europejscy, po pierwsze i przede wszystkim Parlament Europejski, Komisja Europejska, Rada Unii Europejskiej, rządy krajowe a w szczególności Ministrowie Żeglugi, jak również wszyscy wyrażający dobrą wolę zainteresowani gospodarką morską, zaproszeni są do zdecydowanej współpracy z europejskimi marynarzami na rzecz promowania wyżej wspomnianych dziesięciu propozycji dla osiągnięcia zrównoważenia ekonomicznego, środowiskowego i społecznego branży morskiej w Europie.

Miejsca pracy, wzrost i uczciwość, to kluczowe słowa użyte przez pana Jean-Claude Juncker'a, kiedy opowiadał się za ambitną agendą nowego początku dla Europy. Żegluga europejska ma wiele cech pozwalających jej lewarować wkład na rzecz osiągnięcia celów wyznaczonych przez nowego Przewodniczącego Komisji. Jedynie jednak tylko ambitna agenda społeczna umożliwi żegludze zostanie kwalifikowanym sektorem, wolnym od dumpingu społecznego, zdolnym do oferowania wzrostu miejsc pracy i uczciwości młodym Europejczykom z desperacją poszukującym miejsca na rynku pracy.

Opracował Adam Tylski
na podstawie strony internetowej ETF.

PORADY DLA MARYNARZY

Rozliczenia podatkowe marynarzy

W dobie zmieniających się umów o unikaniu podwójnego opodatkowania zawartych przez Rzeczpospolitą Polską oraz wzmożonej wymiany informacji podatkowych pomiędzy Polską a wieloma państwami Unii Europejskiej oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego warto w tym miejscu przybliżyć zasady jakimi należy się kierować oceniając swoją sytuację podatkową w Polsce w odniesieniu do kontraktów zawieranych przez marynarzy z zagranicznymi armatorami.

Dla marynarzy podstawowe znaczenie w kwestii powstania obowiązku podatkowego ma art. 15 ust. 3 Modelowej Konwencji OECD w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, który stanowi, że wynagrodzenie otrzymywane za pracę najemną, wykonywaną na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym, może być opodatkowane w tym umawiającym się państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Dla rozstrzygnięcia, jaką umowę międzynarodową należy zastosować do osoby wykonującej pracę na pokładzie statku morskiego – niezależnie od tego pod jaką banderą pływa – istotne jest więc w jakim państwie znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa eksploatującego ten statek, zgodnie z powszechnym stanowiskiem organów podatkowych w Polsce. Na podstawie Komentarza do Modelowej Konwencji OECD „miejsce faktycznego zarządu” to miejsce, w którym podejmowane są kluczowe decyzje w sprawach zarządzania i w sprawach handlowych, niezbędne do prowadzenia działalności przedsiębiorstwa.

Marynarz posiadający miejsce zamieszkania w Polsce dla celów podatkowych co do zasady podlega opodatkowaniu od wszystkich swoich dochodów, również tych uzyskiwanych za granicą, w Polsce. W celu uniknięcia podwójnego opodatkowania dochodów zagranicznych należy zastosować odpowiednią metodę unikania podwójnego opodatkowania. Zgodnie z Modelową Konwencją OECD, wyróżnia się trzy metody unikania podwójnego opodatkowania: metodę wyłączenia z progresją, metodę zaliczenia proporcjonalnego oraz pełne opodatkowanie w kraju zamieszkania podatnika. Podstawowa różnica między nimi polega na tym, że metoda wyłączenia dotyczy dochodu, natomiast metoda zaliczenia dotyczy podatku.

Istotą metody wyłączenia z progresją jest zwolnienie z opodatkowania dochodów z pracy najemnej wykonywanej za granicą. Jednak dla ustalenia stawki podatku od pozostałego dochodu – podlegającego opodatkowaniu w Polsce – stosuje się stawkę podatku właściwą dla całego dochodu, tzn. łącznie z dochodem osiągniętym za granicą. Tę metodę przewidują m.in. umowy zawarte przez Polskę z Cyprem, Maltą, Danią, Wielką Brytanią, Niemcami, Nową Zelandią, Szwajcarią, Guernsey, Grecją, Irlandią oraz Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi.

Natomiast zgodnie z metodą zaliczenia proporcjonalnego, dochody zagraniczne są opodatkowane w Polsce, ale od należnego podatku odlicza się podatek zapłacony za granicą. Obowiązuje jednak pewien limit odliczenia – granicą jest wysokość podatku przypadającego proporcjonalnie na dochód uzyskany w obcym państwie. Metoda ta jest stosowana w umowach z następującymi państwami: Norwegia, Singapur, Malezja, Jersey, Katar, Arabia Saudyjska.

Trzecia możliwość to pełne opodatkowanie wyłącznie w państwie miejsca zamieszkania, czyli w Polsce. Dochody zagraniczne traktowane są tak samo, jak dochody osiągane w kraju, czyli opodatkowane są zgodnie z prawodawstwem krajowym. Tę niekorzystną dla polskich marynarzy metodę wprowadzają umowy zawarte m.in. z Holandią oraz Kanadą.

Z powyższego wynika, że obowiązek podatkowy nie powstaje jedynie w przypadku stosowania metody wyłączenia z progresją w sytuacji, gdy podatnik nie uzyskał w tym samym roku dochodów podlegających opodatkowaniu w Polsce na zasadach ogólnych obliczanych według skali podatkowej. W każdym innym przypadku podatnik ma obowiązek złożenia zeznania podatkowego w Polsce z uwzględnieniem wszystkich swoich dochodów z kraju i zagranicy.

Celem zrównania sytuacji podatkowej pracowników uzyskujących dochody zagraniczne, którzy rozliczają się różnymi pod względem korzyści metodami unikania podwójnego opodatkowania (najkorzystniejszą jest metoda wyłączenia z progresją), wprowadzono tzw. ulgę abolicyjną. Jest to kwota stanowiąca różnicę pomiędzy podatkiem obliczonym zgodnie z metodą zaliczenia a podatkiem obliczonym według metody wyłączenia. Prawo do ulgi, uregulowane w art. 27g ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, przysługuje polskim rezydentom podatkowym osiągającym dochody z pracy za granicą i rozliczającym się metodą zaliczenia proporcjonalnego. Metoda zaliczenia ma zastosowanie zarówno w przypadku, gdy zostanie przewidziana w zawartej przez Polskę umowie o unikaniu podwójnego opodatkowania, jak i w przypadku braku zawarcia takiej umowy przez Rzeczpospolitą Polską. Co więcej, korzystny dla marynarzy jest fakt, iż do skorzystania z ulgi abolicyjnej bez znaczenia pozostaje fakt opodatkowania dochodów za granicą, tzn. czy podatek rzeczywiście został uiszczony. Ulgi abolicyjnej nie można stosować jedynie w odniesieniu do dochodów osiąganych w tzw. rajach podatkowych, których wykaz znajduje się w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie określenia krajów i terytoriów stosujących szkodliwą konkurencję podatkową dla

celów podatku dochodowego od osób fizycznych (m.in. Hongkong, Monako).

Istnieją dwa sposoby skorzystania z ulgi abolicyjnej: w trakcie trwania roku podatkowego albo po jego zakończeniu. W pierwszym przypadku należy złożyć wniosek do właściwego urzędu skarbowego w przedmiocie ograniczenia poboru zaliczek na podatek dochodowy od osób fizycznych. Z uprawnienia tego można skorzystać w terminie do 20. dnia miesiąca po miesiącu, w którym marynarz wrócił z pierwszego kontraktu w danym roku do Polski. Uprawnienie to zostało uregulowane w art. 22 par. 2a ordynacji podatkowej. We wniosku należy uprawdopodobnić, że zaliczki byłyby niewspółmiernie wysokie w stosunku do podatku należnego od dochodu przewidywanego na dany rok podatkowy. Drugi sposób to złożenie wraz z zeznaniem podatkowym wniosku o zastosowanie wobec podatnika ulgi abolicyjnej. W tym przypadku termin złożenia wniosku jest zbieżny z terminem złożenia zeznania rocznego, czyli do 30 kwietnia następnego roku, a taki wniosek oparty jest o art. 27g ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Powyżej przedstawiono jedynie wstępną analizę kwestii obowiązku podatkowego marynarzy w świetle różnych Państw oraz różnych metod unikania podwójnego opodatkowania. W celu dokładnej analizy sytuacji podatkowej, w szczególności w przypadku pierwszego kontraktu marynarskiego z danym armatorem, warto skorzystać z porady prawnika lub doradcy podatkowego.

Należy podkreślić, iż mimo posiadania korzystnej umowy o pracę z zagranicznym armatorem (zwolnienie z opodatkowania) istnieją sytuacje, w których powstaje wobec marynarza obowiązek podatkowy niezależnie od treści jego kontraktu marynarskiego. Przykładowo, w niektórych państwach Unii Europejskiej (Holandia, Norwegia, Dania) praca na szelfie kontynentalnym lub wodach terytorialnych tego państwa jest opodatkowana zgodnie przepisami krajowymi tych państw.

Warto również pamiętać, że obowiązek podatkowy powstaje nie tylko z tytułu umowy o pracę, ale także z innych zdarzeń, z którymi ustawa wiąże powstanie tego obowiązku, takimi jak sprzedaż lub zakup nieruchomości (podatek od czynności cywilnoprawnych) czy otrzymanie darowizny lub spadku (podatek od spadków i darowizn). Powyższe zdarzenia wiążą się z obowiązkiem ich zgłoszenia do właściwego urzędu skarbowego celem złożenia deklaracji podatkowej. Wyjątkiem jest sprzedaż nieruchomości na rynku pierwotnym – wówczas sprzedaż podlega opodatkowaniu podatkiem VAT, który odprowadza Deweloper. W przypadku sprzedaży nieruchomości na tzw. rynku wtórnym dokonywanej w formie aktu notarialnego, to nie marynarz ma obowiązek odprowadzenia podatku od sprzedaży nieruchomości, a dokonuje tego notariusz– który w tej sytuacji jest płatnikiem podatku od czynności cywilnoprawnych, przez co przekazuje urzędowi informację o danym podatniku.

Konkludując powyższe, obowiązek złożenia deklaracji podatkowej w powyższych okolicznościach powoduje powzięcie przez urzędy skarbowe informacji o dochodach podatnika. Z uwagi na postępującą współpracę międzynarodową pomiędzy organami podatkowymi – której wyrazem jest art. 26 Modelowej Konwencji OECD, regulujący procedurę wymiany informacji – możliwe jest ujawnienie dochodów osiąganych za granicą, nawet w sytuacji braku składania deklaracji podatkowych w tym zakresie w Polsce. Na podstawie uzyskanych informacji, organy podatkowe mogą wszcząć procedury kontrolne w celu weryfikacji zgodności postępowania podatnika z obowiązującym prawem, dlatego w przypadku planowego działania które skutkować będzie powstaniem obowiązku podatkowego, ważne jest powzięcie informacji od specjalisty, celem zabezpieczenia się przed skutkami ewentualnych działań organów skarbowych.

Prawnik Kuba Lewandowski

Tworzymy Ocean Możliwości

Easy Ocean

KANCELARIA FINANSOWO-PRAWNA DLA MARYNARZY

Kuba Lewandowski – autor jest prawnikiem i szefem Działu Prawnego w Kancelarii Prawno – Podatkowej dla Marynarzy Easy Ocean, która świadczy usługi w zakresie pomocy prawnej, podatkowej, finansowej oraz ubezpieczeniowej dla ludzi morza. Dla Członków związku zawodowego Solidarność, jako Partner Sol Karty udziela zniżki na swoje usługi.

Wymiana świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowych świadectw specjalistycznych

1. Bezterminowe świadectwa z przeszkoleń w zakresie:
   • ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,

- ratownika,
- starszego ratownika

zachowują ważność do dnia 31.12.2016 r. i podlegają wymianie na wniosek zainteresowanego w urzędzie morskim na dokumenty terminowe, których datę ważności ustala się na 5 lat od dnia wystawienia nowego dokumentu. Wymagane dokumenty:

- wniosek,
- zdjęcie (do dokumentów z fotografią),
- dowód wniesienia opłaty.

2. Świadectwa z przeszkoleń w zakresie:
   - wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym,
   - wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania,
   - obsługi i wykorzystania ECDIS, dowodzenia siłownia okrętową,
   - nautycznego dowodzenia statkiem
   - podlegają wymianie na wniosek zainteresowanego w urzędzie morskim.

Wymagane dokumenty:
wniosek,
zdjęcie (do dokumentów z fotografią),
dowód wniesienia opłaty.

UWAGA! NA ŚWIADECTWA W PKT. 1 i 2 WNIOSKI NALEŻY SKAŁADAĆ DO 31.12.2016 R.

3. Terminowe świadectwa z przeszkoleń w zakresie:
   - elementarnej pomocy medycznej,
   - bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej

   podlegają wymianie na świadectwa bezterminowe w urzędzie morskim na wniosek zainteresowanego.

Wymagane dokumenty:

- wniosek,
- dowód wniesienia opłaty.

B.S. na podstawie informacji stron internetowych Urzędu Morskiego w Gdyni i w Szczecinie

Procedury zachowania się załogi w przypadku ataku piratów

Działania prewencyjne armatora:

- Zespół okrętowy (załoga) powinien być odpowiednio przeszkolony, odnośnie odpowiedniego zachowania się na wypadek ataku. Szczególną uwagę należy położyć na przeszkolenie kapitana jednostki.
- Wiedza na temat możliwego zagrożenia (lokalizacji ataków, możliwych przeciwdziałań) powinna być regularnie uaktualniana i dostarczana do kapitana jednostki – zarówno przed jak i w czasie przepływu przez zagrożone atakiem terytorium.
- The Ship Security Plan (SSP) powinien również obejmować informacje w przypadku ataku piratów na jednostkę. SSP powinien być również uzupełniony o aktualną listę regionalnych nabrzeżnych wojskowych ośrodków informacyjnych lub pływających w danym regionie jednostek wojskowych. Szczegółowe procedury w przypadku ataku piratów powinny być objęte w planie.
- SSP powinien zawierać szczegółowe informacje na temat możliwego działania załogi, procedur radiowych oraz pozostałych procedur odnośnie meldunku ataku
- Ważna jest również wiedza na temat możliwości własnej jednostki a także wszelkich jej wad – tzw. słabych punktów (np. osiąganej przez jednostkę szybkości, wolnej burty itp.). W czasie przepływu jednostki przez obszar zagrożenia wymagana jest zwiększona czujność na tego typu punkty.
- Dostarczanie w miarę aktualnych informacji na temat ostatnich ataków oraz rozwoju sytuacji w obszarze potencjalnego zagrożenia.
- Należy zaznajomić załogę z możliwymi zagrożeniami oraz sposobami ich uniknięcia może to zostać dokonane poprzez szkolenie prowadzone przez kapitana statku lub oficera ochrony statku (SSO) przy użyciu plakatów zawieszonych na pokładzie lub też zwykłych ulotek informacyjnych.
- Upewnić się, czy jednostka dysponuje odpowiednim wyposażeniem, które może zostać użyte w celu uniknięcia ataku piratów, oraz wyposażeniem używanym w celu obronnym przypadku bezpośredniego zagrożenia.
- Zapewnić załodze fizyczne i psychiczne środki na wypadek ataku.
- Od samego początku tranzytu przez zagrożone obszary armator jednostki powinien być gotowy na wypadek ewentualnego ryzyka finansowego – powinien liczyć się z wszelkimi możliwymi negatywnymi konsekwencjami, które mogą wystąpić w przypadku transportu przez zagrożone terytorium
- W przypadku niemożliwości uniknięcia przepływu przez obszar wysokiego ryzyka armator powinien być przygotowany na podjęcie natychmiastowych działań w przypadku nagłego ataku na jednostkę.
- W firmie jak i na pokładzie statku powinny być ustanowione procedury zarządzania kryzysowego zgodne z zaleceniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej jak i innych organizacji.
- Upewnić się czy prowadzone szkolenia dla załogi są prowadzone na odpowiednim poziomie merytorycznym przez kompetentne osoby zaznajomione z tą tematyką.
- Wyposażenie musi dobrze działać (węże pożarnicze, pompy, sprzęt komunikacyjny, urządzenia ochronne itd.). Dodatkowo wokół statku można rozmieścić drut kolczasty.

- Dobrze przygotowany, szczegółowy plan kursu powinien uwzględniać wszelkie zagrożenia włącznie z warunkami atmosferycznymi, porą dnia przepływu (zwykle ataki na jednostkę mają miejsce w czasie dnia).
- Armatorom narażonych na ataki piratów jednostek zaleca się powiadamianie Morskiego Centrum Bezpieczeństwa Półwyspu Afrykańskiego o planowanej trasie także aktualnej pozycji – do tego celu służy rejestracja internetowa. Nie należy spodziewać się odpowiedzi, jednakże samo powiadomienie powoduje śledzenie jednostek na radarze.
- Armatorzy jednostek powinni również zabezpieczyć na wypadek ataku odpowiednie pomieszczenia, z których można będzie zachować kontrolę nad jednostką.
- Powinno się również przygotować bezpieczne miejsce zbiórki załogi na wypadek ataku - z odpowiednią komunikacją.
- Należy również pamiętać, że bezpieczeństwo załogi pozostaje cały czas priorytetem.
- Jeżeli niemożliwe jest zachowanie odpowiednich procedur bezpieczeństwa, armator/kapitan statku powinien brać pod uwagę zmianę kursu, celem nienarażania życia załogi.
- Nie jest zalecane używanie broni przez załogę, bowiem może spowodować eskalacje agresji.

Działania w czasie przepływu przez obszar wysokiego ryzyka

- Armatorom narażonych na ataki piratów jednostek zaleca się powiadamianie Morskiego Centrum Bezpieczeństwa Półwyspu Afrykańskiego o planowanej trasie, a także aktualnej pozycji statku – do tego celu służy rejestracja internetowa na stronie organizacji. Nie należy spodziewać się odpowiedzi ze strony organizacji, jednakże samo powiadomienie powoduje śledzenie jednostki na radarze.
- Kapitan jednostki powinien najszybciej jak to możliwe ocenić ryzyko. W przypadku jakiegokolwiek przeczucia ataku powinien jak najszybciej kontaktować się z IMB PRC.
- Jeżeli to możliwe jednostka powinna utrzymać dystans powyżej 600 mil morskich od wschodniej Somalii i Zatoki Adeńskiej oraz 250 mil morskich na południe od 10 N równoleżnika.
- By zwiększyć czujność i upewnić się czy wystarczające środki są zaangażowane – kapitan statku powinien informować załogę na temat wszelkich środków zaradczych na wypadek ataku.
- Przed przechodzeniem przez obszar wysokiego ryzyka należy przeprowadzić próbne ćwiczenia na wypadek ataku, ćwiczenia pożarowe, ćwiczenia służb odpowiedzialnych za usuwanie uszkodzeń
- Należy upewnić się, że całe konieczne wyposażenie działa w sposób poprawny (węże pożarnicze, pompy, sprzęt komunikacyjny, urządzenia ochronne itd.).
- Zapewnić w miarę silne światło na burtę, dziób oraz rufę – należy jednak zachować przy tym szczególną ostrożność – silne światło nie może utrudniać procesu sterowania jednostką oraz jej nawigacji.
- Statek powinien stosować się do przepisów zawartych w Międzynarodowych Przepisach Przeciwko Kolizji Na Morzu (COLREG).
- Należy upewnić się, że jednostka przepływa przez wyznaczony korytarz. Kapitan jednostki, pomimo używania the Maritime Security Patrol Area (MSPA) jest zobligowany do nieustannego obserwowania otoczenia celem jak najszybszego wykrycia niebezpieczeństwa. Należy zaznaczyć, że od czasu do czasu dochodzi do ataków na jednostki także w wyznaczonym korytarzu.
- Na mostku należy trzymać fotografie statków bazowych – należy szybko powiadomić odpowiednie podmioty w przypadku ich zauważenia.
- W czasie przepływu przez obszar wysokiego ryzyka należy podjąć dodatkowe środki ostrożności, m.in.: utrzymywać stałą
- (24-godzinną) wachtę oraz nieustannie obserwować ekran radaru.
- Załoga powinna stale wypatrywać małych podejrzanych łodzi – odpowiednio wczesne zaobserwowanie oraz właściwa ocena pozwoli kapitanowi zwiększyć szybkość statku oraz podjąć odpowiednie manewry celem ucieczki przed piratami. Jednocześnie w czasie ucieczki należy zgłosić prośbę o pomoc do odpowiedniej instytucji np. IMB PRC.
- Zaobserwowanie na morzu statku bazowego piratów należy zgłosić do IMB PRC pod nr telefonu: +603 2031 0014 / +603 2078 5763 a także do MSCHOA.
- Zachować uwagę w przypadku podejrzanych jednostek płynących za statkiem. Użyć dzwonków, świateł, aby ostrzec piratów, że zostali zauważeni przez załogę. **Uwaga - należy zachować ostrożność w przypadku użycia latarni pokładowej zgodnie z zasadami „bezpiecznej nawigacji”.**
- Warto rozważyć rozwinięcie drutu kolczastego wokół rufy – oraz innych nisko położonych punktów statku.
- Należy pamiętać, że priorytetem pozostaje bezpieczeństwo załogi.

Wykaz organizacji zajmujących się zwalczaniem piractwa – informacje dostępne na stronie:

http://oceansbeyondpiracy.org/obp/matrix/counter-piracy--activities-static

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Seminarium dla marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych 12-10-2015 r.

Dnia 12 października OMK zorganizowała dla marynarzy należących do naszej Organizacji Seminarium, obejmujące tematykę:

1. Rola ITF i ETF w pracy i życiu marynarzy.
2. Na co zwrócić uwagę przy podpisywaniu (marynarskiej) umowy o pracę.
3. Podatki i ubezpieczenia marynarzy.
4. Obecna sytuacja na rynku pracy marynarzy, porady dla marynarzy szukających pracy przez agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy.
5. Roszczenia marynarskie.

Zaproszenie na nasze Seminarium przyjęli i wystąpili w roli Prelegentów:

- **Andrzej Kościk** – Przewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, Inspektor ITF w latach 1997-2014
- **Janusz Maciejewicz** – Pierwszy Przewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, były Przewodniczący Zespołu Koordynacyjnego Polskich Afiliantów ITF
- **Dr Piotr Radź** z Kancelarii Prawno - Podatkowej Poncyliusz i Radź
- **Kapitan Sławomir Pietrusiewicz**, Dyrektor Agencji Pośrednictwa Pracy dla marynarzy Balteam

Spotkanie odbyło się na Łasztowni w odrestaurowanych wnętrzach pomieszczeń historycznego budynku „Stara Rzeźnia”.

Udział w Seminarium zgłosiło 43 marynarzy. Największe zainteresowanie wzbudził temat marynarskich umów o pracę oraz rozliczanie podatkowe marynarzy w świetle międzynarodowych umów o unikaniu podwójnego opodatkowania. Omówiony został szczegółowo proces przyjmowania spraw składanych przez marynarzy do OMK dotyczących sporów z armatorami, ich zakres i obowiązujące procedury takich zgłoszeń.

Przypomnieliśmy o możliwości skorzystania przez marynarzy należących do OMK z serwisu porad podatkowych przysługujących raz na dwa lata

Przewodniczący OMK Tymoteusz Listewnik kończąc spotkanie, podkreślił, że z uwagi na żywe zainteresowanie tematyką zorganizowanego Seminarium, będziemy kontynuować takie spotkania.

Tematyka kolejnego spotkania będzie przygotowana w oparciu o rozesłana ankietę i uzyskane odpowiedzi i opinie od uczestników spotkania.

Zdjęcie :Archiwum OMK

Zdjęcie :Archiwum OMK

Zdjęcie :Archiwum OMK

Zdjęcie :Archiwum OMK

Uwaga na kolejnych oszustów proponujących zatrudnienie!!!!

Kolejny Marynarz z naszej Organizacji otrzymał bardzo dobrą ofertę pracy z adresu e-mail:
dudley.anthony@duncason.co.uk

Poniżej umieszczamy treść otrzymanego e-maila od oszusta KU PRZESTRODZE:

Dear Tomek

Your application and enclosed CV has been received in response to our recruitment notice by duncason oil and gas construction engineering company,We are currently on the verge of expanding in some of our UK based projects, Consequently is the immense need to hire more experienced and suitably qualified personnel to join in the workforce by contributing their quota via their skills/experiences.Hence,through our assessment of your CV in the oil and gas sector you have been consider as candidate with satisfactory qualifications and experiences and you were chosen as one of those whose qualification fell within our search criteria,therefore we are honor to award you the Post Of our Offshore/Onshore OILER salary amount of 9,500 Pounds per month due to the fact that we need the best in duncason oil and gas construction engineering company.Benefit:Company provide free accommodation, Flight Ticket,Tax Free,salary allowance , Free Medical Expenses,Vacation paid leave Allowance and many more benefit you will see in your Appointment Letter

• Employees shall also be entitled to over-time allowance if their work time exceeds the official stipulated hours. Salary shall be liable to increments with time and employee's official promotions and position in Service

• Contract Periodis two{2}Years contract and it can be extended if only you wish to remain with duncason oil and gas construction engineering company.We are offering you 3months vacation interval and during this period so you have the chance to visit your family. The company will take care of your Vacation flight ticket(Return Ticket to and fro) and accommodation will be provide after your arrival here. As a notice of acceptance of the job offer, we shall send you appointment for you to sign and return the sign copy back to us for record purpose. So therefore kindly let us know if you are satisfied with the salary rate above in order for us to proceed further.kindly keep this job reference number {UK/JOB/DECEMBER/2015} important as it will be needed from time to time in respect of your job application number{AA0033BB}

Best Regards
Mr Dudley Anthon

Informacja o stanie zdrowia Oliwki - podsumowanie roku 2015

Dla przypomnienia:

W roku 2013 rozpoczęliśmy Akcję wsparcia rehabilitacyjnego dla Oliwki Cieślak, córki Starszego Marynarza Arkadiusza Cieślaka.

Pan Arkadiusz od 2008 roku jest członkiem Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Rodzinę Pana Arkadiusza ciężko doświadczył los. W 2006 roku przyszła na świat córeczka Oliwia. Po narodzeniu dziecka stwierdzono, że Oliwia ma wadę wrodzoną kręgosłupa, przepuklinę oponowo-rdzeniową.

19 lutego 2013 r. Organizacja Marynarzy Kontraktowych podpisała umowę dotyczącą wykonywania zabiegów rehabilitacyjnych dla Oliwii, które od 20 lutego 2013 r. odbywają się dwa razy w tygodniu w miejscu zamieszkania Oliwki dzięki wsparciu marynarzy.

Oliwka 11/02 i 05/05 b.r. miała przeprowadzone dwa zabiegi operacyjne w Klinice w Poznaniu.

Termin operacji Oliwki był przewiedziany przez NFZ na rok 2018 r. Dzięki naszym staraniom operacja została przyspieszona.

Przeprowadzone operacje pozwolą Oliwce zapewnić stabilniejszy chód, ale niestety, z uwagi na złożoność jej licznych schorzeń, na rehabilitację Oliwka skazana jest przez całe swoje życie. Obecnie wg zaleceń lekarza, rehabilitacja przeprowadzana jest trzy razy w tygodniu.

Na dzień zamknięcia bieżącego numeru Biuletynu Morskiego wydaliśmy na rehabilitację Oliwki kwotę 18720,00.

Marynarze i „cywile” wsparli Oliwkę wpłatami w wysokości 5368,00. Pan Marek Szymański, znany bliżej jako Gargamel, twórca Smerfnego Fumduszu Gargamela oraz wydawca codziennej gazetki, która trafia e-mailem na statki na całym świecie, gdzie znajdują się polscy marynarze wsparł Oliwkę wpłatą w wysokości 15000,00 Niestety

mamy kryzys, zostało nam pieniędzy na kontynuację rehabilitacji tylko na miesiąc, więc może na gwiazdkę pomyślmy o Oliwce i sprezentujmy Jej godzinę rehabilitacji za 120,00?

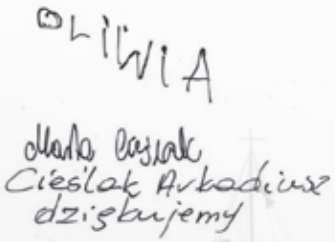
Jeżeli chcielibyście dać Oliwce prezent w postaci swojego wsparcia finansowego na zakup pakietów rehabilitacyjnych, które realizowane są w domu Oliwki, z uwagi na oddalone miejsce zamieszkania, można dokonać wpłat na konto

Organizacja Marynarzy Kontraktowych
20 1050 1559 1000 0023 0164 1888
Konieczny tytuł wpłaty:
DAROWZINA NA CELE STATUTOWE – OLIWIA

Mamy szczęście na naszej wspólnej drodze starań o powrót do zdrowia Oliwki spotykać ludzi ogromnego serca.

Dzięki Kpt. Kubie Szymańskiemu z InterManager, który działa z ogromnym zaangażowaniem na rzecz marynarzy w Organizacji Seafarers Rights, Oliwka otrzymała wsparcie finansowe z organizacji Sailors Society w wysokości 500 GBP jednorazowej pomocy z możliwością otrzymywania takiego wsparcia raz na rok. Pieniądze zostały przekazane rodzicom Oliwki.

Zdjęcie: Archiwum OMK



B.S.

Informacja o wsparciu rodziny marynarza z OMK

Na naszej stronie internetowej umieściliśmy we wrześniu 2014 r. tragiczną historię rodzinną marynarza z naszej Organizacji Jarosława Elwertowskiego.

U żony Jarosława w wieku 28 lat, będącej w ciąży zdiagnozowano pęknięcie naczyniaka tętniczo-żylnego.

Konsekwencją był niedowład czterokończynowy i nie mogła mówić. W takim stanie w szpitalu w lutym 2015 r. Małgosia urodziła córeczkę Maję. Wiadomym było, że Jarosław nie powróci do pracy na morzu przez długi czas, ponieważ perspektywa całodobowej opieki nad żoną i dzieckiem to wykluczy. Natychmiast rozpoczęliśmy akcję pomocową, kierując na początek do Jarosława zasiłek statutowy. Pan Marek Szymański – Gargamel natychmiast uruchomił środki ze Smerfnego Funduszu Gargamela na pomoc dla nowonarodzonej Majki, refundując koszty związane z zakupem całej wyprawki.

Kapitan Kuba Szymański z InterManager zdobył dla Jarosława wsparcie finansowe z Sailors Society.

Najnowsze wieści od Jarka:

„Witam ,

Na wstępie chciałem zaznaczyć ze wszystko idzie do przodu. Żona zaczęła mówić. Maja rośnie, ma niezły apetyt. Chciałem juz wcześniej wszystko przesłać ale mam istne urwanie głowy. Cały czas zabiegany teraz się jakoś wszystko stabilizuje. Wysypiać to się chyba wyspie w przyszłym roku. Gosia ma codzienną rehabilitacje i logopedę i psychoterapeutę. Ale jakoś idzie i sie nie martwię Wierze ze w 2016 będę mógł wrócić do pracy. Bo na razie to chyba bym musiał ze 3 osoby wynająć na pełen etat. Najważniejsze ze są postępy. Mam nadzieje że żona będzie juz silniejsza. Maja waży juz 5 kg, czasami do nieźle popalić. Jeszcze raz dzięki za waszą pomoc”

Takie wieści na zakończenie obfitującego w bardzo gwałtowne wydarzenia roku 2015 są budujące. Jeżeli chcielibyście wesprzeć rodzinę Jarosława, można dokonac wpłat na konto:

Organizacja Marynarzy Kontraktowych
20 1050 1559 1000 0023 0164 1888
Konieczny tytuł wpłaty:
DAROWZINA NA CELE STATUTOWE
Jarosław Elwertowski

Mikołajki dla dzieci marynarzy z OMK

Jak co roku, Organizacja Marynarzy Kontraktowych zorganizowała dzieciom należącym do OMK spotkanie ze Świętym Mikołajem.

Dla dzieci marynarzy ze Szczecina zaproponowaliśmy udział w zabawie, która odbyła się w Szczecinie przy ul. Europejskiej 33

Dla dzieci marynarzy spoza Szczecina, paczki od Mikołaja wysłaliśmy za pośrednictwem poczty. Do zobaczenia za rok

B.S.

Zdjęcie :Archiwum OMK
Zdjęcie z pakowania paczek w siedzibie OMK

Zdjęcie :Archiwum OMK
Prezenty od Mikołaja ☺

Zdjęcie :Archiwum OMK
Malowanie buziek ☺

Zdjęcie :Archiwum OMK
Czarodziej

Jest możliwość przeprowadzania nowych szkoleń dla absolwentów studiów zaocznych AM 2006-2011

Informujemy wszystkich zainteresowanych, iż dnia 10 listopada w Dzienniku Ustaw na pozycji 1856 ogłoszono nowe Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich. Uwzględnia ono specyficzną sytuację absolwentów studiów zaocznych, z lat 2006-2011 którym odmówiono możliwości przystąpienia do egzaminu na poziom zarządzania ze względu na brak akredytacji AM do kształcenia na tym poziomie. Na podstawie nowego rozporządzenie będzie można odbyć odrębne szkolenie uprawniające przystąpienie do egzaminu.

„Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, którzy przed dniem 1 stycznia 2012 r. ukończyli studia na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej na kierunku i w specjalności uznanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, mogą ukończyć szkolenie dla absolwentów na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej jako równoważne z ukończeniem szkolenia na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej.”

Niestety w rozporządzeniu odnajdujemy zapis, na podstawie którego powyższa zmiana wchodzi w życie dopiero po 6 miesiącach od daty ogłoszenia czyli 11 maja 2016. Do tego czasu powinien zostać opracowany program nowych szkoleń. W tym czasie ośrodki szkoleniowe będą badały rynek dotyczący chętnych do odbycia szkolenia jak i zasadność jego przeprowadzania. Wynika z tego, iż rozwiązanie w przepisach nie gwarantuje, że oczekiwane kursy rzeczywiście się odbędą. Może się okazać, iż nowy przepis będzie „martwy” a marynarze nadal będą skazani na długie 6 miesięczne kursy kwalifikacyjne.

W związku z powyższym mamy prośbę aby osoby chętne na potencjalny przyszły kurs zgłaszały się na adres biuro@nms.org.pl

Propozycja skierowana jest jedynie do marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Marynarze z OMK mają taniej

Chcielibyśmy poinformować, ze podpisaliśmy kolejne umowy partnerskie z Firmami, oferującymi znaczne rabaty dla marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność.

Na podstawie legitymacji członkowskiej Interglobus Tour FOLLOW ME oferuje 15 % zniżkę na przewóz na/z lotnisk

Interglobus Tour AIRPORT TRANSFER Follow me!

Zawarliśmy również umowę partnerską z Firmą Interferie, oferującą dla marynarzy z OMK wraz z rodzinami wypoczynek w hotelach, Ośrodkach wypoczynkowych w całej Polsce ze znacznymi rabatami.

INTERFERIE to działająca od 20 lat największa na Dolnym Śląsku sieć ośrodków wypoczynkowych i hoteli, które zlokalizowane są nad Morzem Bałtyckim i w Sudetach. W zasobach Grupy INTERFERIE znajduje się ponad 2.100 miejsc noclegowych w najatrakcyjniejszych polskich kurortach.

Grupa INTERFERIE obejmuje obiekty należące do INTERFERIE S.A., położone w Świnoujściu, Kołobrzegu, Ustroniu Morskim, Dąbkach, Świeradowie-Zdroju i Szklarskiej Porębie, a także czterogwiazdkowy, komfortowy hotel w Świnoujściu, należący do INTERFERIE Medical SPA Sp. z o.o.

Oferty przygotowywane są specjalnie dla marynarzy z OMK,

interferie.pl
sport i zdrowie cały rok

Przypominamy o 10 % zniżce w PZU na ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne

Szczegóły i kwestionariusze w Strefie Członków Związku www.omk.org.pl

PZU

Przypominamy również o 5 % zniżce na szkolenia marynarskie w OSRM ul. Ludowa Szczecin www.osrm.am.szczecin.pl

OSRM AKADEMIA MORSKA

HISTORIA - HISTORIA - HISTORIA - HISTORIA

Czujne oko latarni

Historia latarni morskich na świecie sięga lat 300-285 p.n.e. Największa i najstarsza latarnia powstała na wyspie Faros, a jej projektantem był architekt grecki Sostratos. Nazywana była siódmym cudem świata starożytnego, a obsługiwali ją latarnicy i żołnierze. Piękny kształt dzieła zdobił posąg Zeusa Zbawcy. Ze względu na zaniedbania i zamulenie wejścia do portu w Aleksandrii statki przestały tam przypływać. W następstwie trzęsienia ziemi latarnia przestała istnieć i ślad po niej zaginął. Dla żeglarzy przygotowywano na wieży latarni płonący ogień, który był widoczny do 50 km. Od nazwy wyspy Faros wszystkie latarnie nazywano jej imieniem: Francuzi określają ją jako phare, Włosi faro, a angielscy poeci pharos. W języku polskim słowo fara oznacza kościół z wysoką wieżą, która poza celami kultu religijnego służy do namiarów dla nawigatorów. Taką rolę pełni Krzyż na Kamiennej Górze w Gdyni.

Świątynie z wieżami pełniły funkcje ostrzegającą statki przed wejściem na mieliznę i rafy. Przed Narodzeniem Chrystusa marynarze nie znali kompasów, przyrządów nawigacyjnych i map morskich, które wskazywałyby miejsce położenia geograficznego statku. Z tego powodu płynęli wzdłuż brzegów, pokładając nadzieję w czczonych bóstwach. Budowa latarni postępowała najbardziej w czasach rzymskich, w Anglii w miejscowości Dover oraz w Boulogne we Francji . Początki były trudne dla żeglugi. Brakowało odpowiedniego oznakowania brzegów. Rozpoczęto budowę latarni brzegowych, śródmorskich i pływających. Latarnie pływające były okrętami świetlnymi. Pozostałe wyglądem przypominały wieżę stożkową, gdzie kręcone schody prowadziły na górną platformę. Wewnątrz latarni były mieszkania dla pracowników, przechowywano żywność, smary oraz paliwa. Górna część latarni była przykryta daszkiem stożkowym, w środku znajdował się maszt z poprzeczką – reją z linami, przymocowany do bloków, które służyły do podnoszenia kolorowych flag. W oszklonej latarni było światło pełniące najważniejszą rolę.

Przy dobrej pogodzie na wieżach latarni rozpalano ognisko z węgla i drzewa. Łuna ognia była widoczna na kilka mil morskich. Gdy padał deszcz ognisko gasło, a latarnia była niewidoczna. Aby polepszyć widoczność zainstalowano świece łojowe oraz woskowe i lampy kopcące. Okazało się jednak, że najlepsze światło było z rozpalonego ogniska. W takich warunkach latarnia była najlepiej rozpoznawana i można było określić jej położenie. Z biegiem upływającego czasu skończył się problem oświetlenia. W XIX w. powstały już lampy naftowe z palnikiem osłoniętym kloszem. Najbardziej wygodnym byłoby światło elektryczne, ale mimo postępu techniki trzeba było jeszcze na nie zaczekać. W roku 1883 na całej kuli ziemskiej na 5000 latarni zaledwie 14 miało światło elektryczne. W miarę postępu techniki w roku 1915 liczba ta zwiększyła się do 357. Kolory latarni były z dala widoczne. Używano świateł białych lub kolorowych. By wyeliminować kolizję przy wymijaniu statków na morzu, kpt. angielskiej marynarki handlowej ułożył dla marynarzy wierszyk, który przetłumaczył Mariusz Zaruski. Oto jego treść:

„Czerwone do czerwonego
Zielone do zielonego
Mijaj śmiało kolego!
Nie stanie ci się nic złego”

W Polsce posiadamy 15 czynnych latarni, które wysyłają światło na morze od zmroku do świtu. Pracujący na nich latarnicy przeważnie wywodzą się z rodzin pokoleniowych. Jedną z najstarszych jest pochodząca z roku 1822 latarnia brzegowa Rozewie II. Jest ona najwyżej położona, najsilniejsza pod względem siły oświetlenia, pomalowana na kolor czerwony. Obecnie odrestaurowana zbliżona jest do wyglądu sprzed 100 lat.

W Rozewiu są dwie latarnie: nowa i stara - czynna do dnia dzisiejszego. Latarnia nosi imię Stefana Żeromskiego, który wielokrotnie przebywał nad Morzem Bałtyckim.

Wiele latarni jest odwiedzanych przez turystów, których cieszy ich odrębna architektura, unikalny wygląd i kolorystyka. Latarnie morskie służą nam od czasu, kiedy zostały otwarte szlaki morskie. Latarnie morskie od bardzo wielu lat pomagają w nawigacji zarówno na lądzie, na morzu i w powietrzu, spełniają doniosłą i odpowiedzialną rolę. Są iskierką nadziei na szczęśliwe dotarcie do portu przeznaczenia. Ze względu na duże koszty eksploatacyjne niektóre latarnie są wyłączane. Na temat latarni morskich powstało wiele opracowań, jak i pięknych wierszy. W Gdańsku w Narodowym Muzeum Morskim znajduje się Towarzystwo Przyjaciół Latarni Morskich. Opiekę nad latarniami sprawuje Urząd Morski w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Pomimo iż, w dobie komputeryzacji marynarze odczytują pozycję statku z GPS, morskie latarnie nadal pełnią ważną rolę w nawigacji.

Pamiętając, że latarnia prowadzi do portu przeznaczenia, symbolizuje wiedzę i poszukiwanie prawdy, podróżujmy od latarni do latarni, niech cieszą nasze oczy i migocą nam w oczekiwaniu na szczęśliwe powroty naszych bliskich.

W artykule wykorzystano fragmenty z miesięcznika „Morze” z roku 1939r.

Joanna Ryłko

Sprostowanie do Biuletynu Morskiego nr 77

Redakcja Biuletynu Morskiego przeprasza za błąd, który wkradł się do artykułu pt. 85. Rocznica Podniesienia Bandery na „ Darze Pomorza”:

Pierwszym komendantem statku był Konstanty Maciejewicz. W roku 1934 Ministrem Przemysłu i Handlu był Henryk Floyar - Rajchman.

Bada głębie oceanu	Meksykański port	Etap w wyborach		Jajko bez środka	Często bywa upalne		Drzwi w ogrodzeniu	Morskie skorupiaki		Włókno poliestrowe	Największa z pustyń	
			4					Belka przy maszcie				
Wbrew prawom natury	13			Siostra Balladyny	Droga przez górę			9			Gruby koc na rumaka	14
Eksploatuje statek								Czyjaś zła cecha		12		
... Newman, aktor		6			Wagon restauracyjny	Szkoli zawodników		3				
Ślad po dawnej ranie		Koń szarej barwy			11			Brutto minus netto			7	
			8			Zdejmowana rano		Stałe miejsce pracy		Żeruje na ziemniakach		Inaczej szyderca
Płynie tankowcem	15	Ryba słodkowodna		2			Flamaster, mazak		16			
				Do przesiewania					Np. defiladowy		Karciane serce	
					... morska (świeci)		Nagłe zmiany ciśnienia					
										5		
					Sportowiec na wodzie	1	Robotnik z portu				17	
								10				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

Zapraszamy do rozwiązania naszej krzyżówki i zachęcamy do przesłania do nas hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 31/03/2016 r. Można wygrać marynarski komplet do szycia, 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"ORGANIZACJA MIĘDZYZAKŁADOWA 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"PŻB S.A.
ul.Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel: 943552204
tel/fax:943528258
e-mail:kolobrzeg@nms.org.pl

NSZZ"S"MORSKICH SŁUŻB 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

Pragniemy poznać Twoje zdanie!

- Jak Twoim zdaniem powinna odbywać się praktyczna nauka zawodu?
- Na co powinna być zwrócona uwaga pracodawcy przy zatrudnianiu kadetów?
- Jaka jest, a jaka powinna być Twoim zdaniem rola Twojej uczelni?
- Jakie są Twoje oczekiwania względem pracodawcy?

Pamiętaj! Jest to kampania na rzecz wszystkich marynarzy i potrzebujemy Twojego głosu.
Wszyscy jesteśmy uprawnieni do uczciwego traktowania i godziwej pracy!
Razem możemy kreować przyszłość zawodu marynarza!

Podziel się z nami Twoją opinią!

Napisz! Zadzwoń! Spotkaj się!

Krajowa Sekcja Morska

Marynarzy i Rybaków

NSZZ "Solidarność"

www.solidarnosc.nms.org.pl

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

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

Będziesz marynarzem

z kraju Unii Europejskiej.