

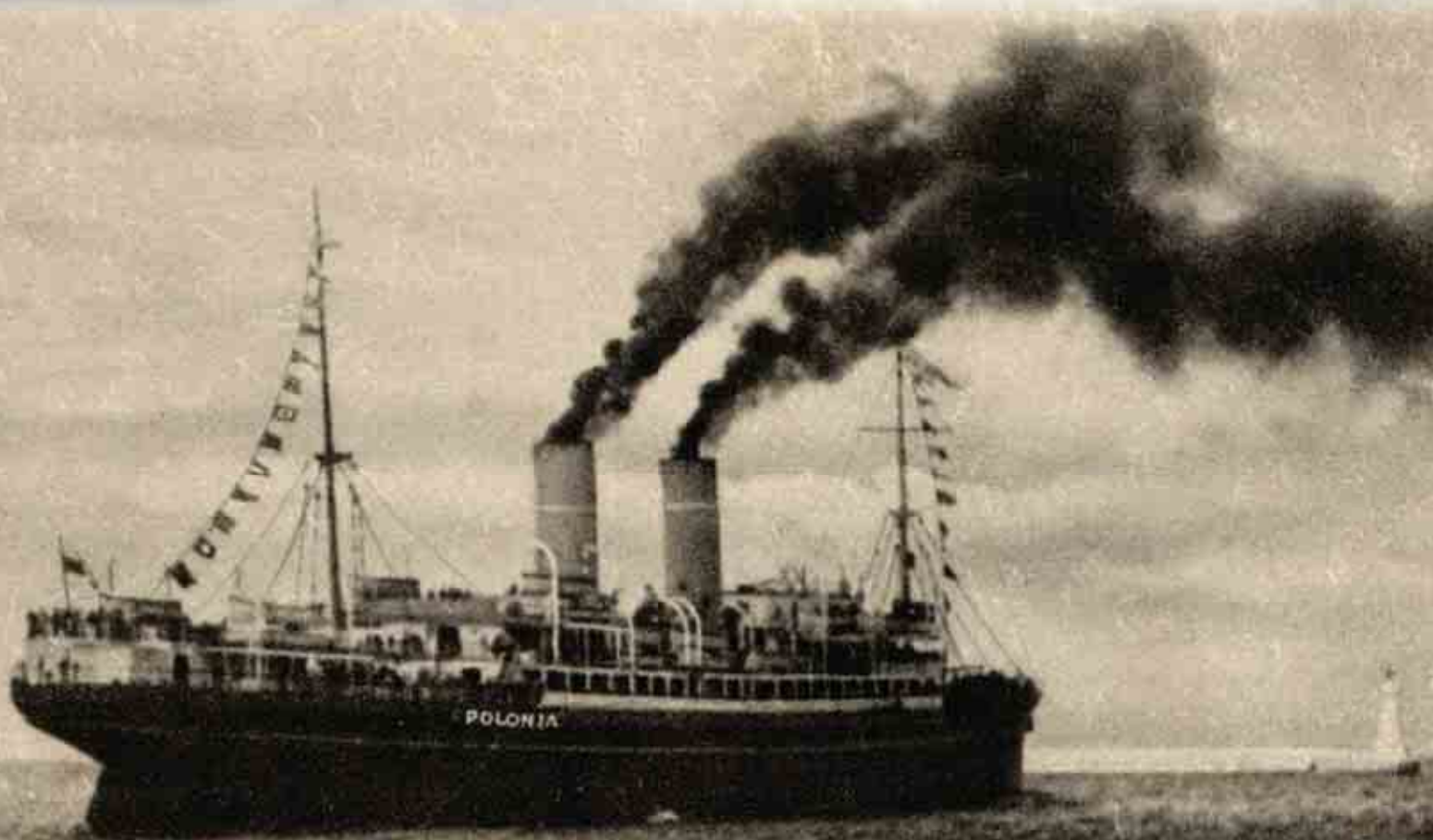


BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 1 (79) STYCZEŃ - MARZEC 2016

ISSN 1426-1006



„Polonia”- statek pasażersko-drobnicowy, został zbudowany w 1910 roku w stoczni w Glasgow. Zapoczątkował polską flotę pasażerską będąc od marca 1930 roku własnością Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego a od października 1934 roku własnością armatora Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A.(GAL)



„Polonia” - statek pasażersko-drobnicowy, został zbudowany w 1910 roku w stoczni w Glasgow. Zapoczątkował polską flotę pasażerską będąc od marca 1930 roku własnością Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego a od października 1934 roku własnością armatora Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A.(GAL)

SPIS TREŚCI

Zawartość

Z działalności KSMMiR NSZZ Solidarność.....	3
23. rocznica zatonięcia promu „Jan Heweliusz”.....	10
Z działalności ITF.....	11
Wiadomości ITF.....	19
Wiadomości ITF.....	19
PORADY DLA MARYNARZY.....	25
Przyłącz się do nas.....	30
Ankieta dotycząca Agencji Crewing'owych 2015.....	31
Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców.....	32
Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych.....	33
HISTORIA.....	37
Krzyżówka na dobry dzień.....	38

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 23 marca 2016 r.

Zdjęcia na okładce: zbiory Muzeum Miasta Gdyni

Od Redakcji

Za nami mamy nadzieję, pożegnanie zimy a w perspektywie Święta Wielkanocne bez lepienia Zająców ze śniegu.

W związku z tegorocznymi Świętami Wielkiej Nocy, składamy na Państwa ręce najlepsze życzenia.

Niech ten wyjątkowy czas napelni Państwa serca otuchą i nadzieją oraz pozwoli przezwyciężyć nawet największe trudności.



Zachęcamy Państwa do zapoznania się z treścią artykułów, które jak zawsze zawierają istotne dla naszego środowiska marynarskiego porady, pozwalające w bardziej bezpieczny i odpowiedzialny sposób podejmować decyzję o zatrudnieniu. Przekazujemy informacje o współdziałaniu Krajowej Sekcji Morskiej w pracach Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nad zmianami w prawie morskim, które mamy nadzieję, pozwoli statkom powrócić pod polską banderę a marynarzom mieszkającym w Polsce zapewnić zabezpieczenie społeczne.

Zamieściliśmy informację o proteście związkowców z DCT, którzy razem z kolegami z ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców) i ETF (Europejskiej Federacji Transportowców) protestowali w Londynie, aby zwrócić uwagę społeczności międzynarodowej na problem polskich dokerów.

Kontynuujemy prezentację kongresowego dokumentu tematycznego z 43. Kongresu Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF)-plan ITF na lata 2014-2018.

Przypominamy o tragicznym wydarzeniu zatonięcia Jana Heweliusza 23 lata temu Pamiętajmy i nie zapominamy.

W stałym cyklu z działalności ETF, w ramach inicjatywy sprzeciwu przeciwko wyścigowi zaniżania warunków pracy i życia pracowników transportu informujemy o inicjatywie zbierania podpisów pod petycją wzywającą polityków Komisji Europejskiej, do zapobiegania wyścigowi zaniżania warunków pracy i życia pracowników transportu.

Ponadto:

W niniejszym Biuletynie, między innymi otwierając cykl o historycznej i obecności białoczerwonej na morzach i oceanach, przedstawiamy historię polskich transatlantyków, która jest naszą dumą i wyzwaniem na obecne czasy.

Okładka tego wydania „Biuletynu Morskiego” przedstawia zdjęcie pierwszego polskiego transatlantyka SS Polonia (zdjęcie pochodzi ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni).

Zaczynając od tego wydania „Biuletynu Morskiego” przedstawiamy sylwetki statków płynących pod polską banderą. Jak potwierdza historia – państwo polskie posiada bardzo bogatą i piękną tradycję morską i było obecne na morzach i oceanach od dziesięcioleci, a białoczerwona bandera była dumnie reprezentowana na statkach najwyższej klasy.

„Polonia” była statkiem pasażersko-drobnicowym i została zbudowana w 1910 r. w stoczni w Glasgow. Od 1930 r. obsługiwała linię Gdynia-Kopenhaga-Halifax-Nowy Jork, a później od 1933 r. Konstanca-Stambuł-Jaffa-Hajfa-Pierus-Stambuł-Konstanca. Na tej trasie statek odbył 123 rejsy, ponadto pływał jako wycieczkowiec i jako pierwszy odbył rejs na Nordkapp (skalisty przylądek w Norwegii w gminie Nordkapp w prowincji Finnmark, na wyspie Magerøya, połączonej z lądem stałym podmorskim tunelem drogowym). Jego historia zakończyła się w 1939, kiedy został sprzedany na złom do Włoch. Zapoczątkował polską flotę pasażerską będąc własnością armatora Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA.

Redakcja Biuletynu Morskiego

Sprostowanie do Biuletynu Morskiego nr 78 Redakcja Biuletynu Morskiego przeprosza za błąd, który wkraśl się do artykułu pt. Atak piracki na „Szafira”. W artykule powinno być: „W 2014 roku piraci porwali około 450 marynarzy”.

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Spotkanie branżowe „Solidarności”
Gdańsk 11 stycznia 2016 roku

Dnia 11.01.2016 roku, w historycznej Sali BHP w Gdańsku, przedstawiciele Krajowych Sekretariatów Branżowych NSZZ „Solidarność”, Krajowych Sekcji NSZZ „Solidarność” i Prezydium Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” (KK NSZZ „Solidarność”) spotkali się na corocznym spotkaniu branżowym. Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” reprezentował Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady i Magdalena Karp – Sekretarz Rady. Spotkanie to ma już dwudziestoletnią tradycję i co roku przygotowuje je Dział Branżowo-Konsultacyjny KK NSZZ „Solidarność”.



Na zdjęciu od prawej: Sekretarz Rady KSMMiR Magdalena Karp, Przewodniczący Rady KSMMiR Andrzej Kościk, Przewodniczący KSPZK Zbigniew Kowalski

Zdjęcie: Archiwum KSMMiR.

Spotkanie rozpoczął Bogdan Kubiak, Zastępca Przewodniczącego KK NSZZ „Solidarność” odpowiedzialny za struktury branżowe, który przywitał gości.

Następnie Piotr Duda – Przewodniczący KK NSZZ „Solidarność” przedstawił informacje na temat działalności związku z minionym roku.

- *To był dla nas trudny rok* - powiedział Przewodniczący KK NSZZ „S” Piotr Duda - *Jednak rok 35-lecia „Solidarności” stał się dla nas jednocześnie rokiem przełomowym. Wybory parlamentarne doprowadziły do ustąpienia koalicji PO-PSL. Obecna władza jest bardziej otwarta na współpracę, a prezydent przed wyborami podpisał ze Związkiem umowę programową* - mówił. Lider „Solidarności” podkreślił, że rząd chce prowadzić dialog z partnerami społecznymi.

P. Duda przypomniał, że dzięki «Solidarności» dialog społeczny znalazł się w punkcie zwrotnym. Rada Dialogu Społecznego już odbyła swoje pierwsze posiedzenie, ruszyły zespoły programowe. - *Zaczynamy dialog na nowo.*

Jestem szczęśliwy, że szefami Wojewódzkich Rad Dialogu zostali w większości szefowie Zarządów Regionów, to pokazuje nasze zaangażowanie w te sprawy.

Przewodniczący KK NSZZ „S” wskazał, jakie są najważniejsze priorytety dla Związku w nadchodzącym roku. *Chcemy jak najszybciej zmienić ustawę o zamówieniach publicznych tak, aby firmy nareszcie mogły spokojnie stawać do przetargów, bez obaw że tylko cena będzie kryterium decydującym, aby klauzule społeczne były przestrzegane. Chodzi też o implementację dyrektyw unijnych do ustawy. „Solidarność” rozpoczęła akcję wysyłania żółtych kartek do firm, które rozpisując przetarg publiczny pomijają klauzule społeczne.*



Na zdjęciu od lewej: Wiceprzewodniczący KK Tadeusz Majchrowicz, Przewodniczący KK Piotr Duda, Wiceprzewodniczący KK Bogdan Kubiak, Sekretarz KK Ewa Zydorek

Zdjęcie: Archiwum Komisji Krajowej NSZZ Solidarność

Jednym z najważniejszych problemów stojących przed branżami jest w ocenie P. Dudy rozwój układów zbiorowych pracy. - *W tej chwili branżowych układów właściwie nie ma. Chcemy iść w tym kierunku, aby rozwijały się i ponadnarodowe i branżowe układy zbiorowe* - zaznaczył.

Przewodniczący poruszył także sprawy związane z projektem prezydenckim dotyczącym obniżenia wieku emerytalnego, a także z programem »500 plus«.

- *Naszego państwa nie stać na podwyższenie kwoty wolnej od podatku dla wszystkich obywateli* - podkreślał szef NSZZ „Solidarność” - *Mówię to jako związkowiec świadomy tego co się dzieje w naszym kraju.* P. Duda wyjaśnił, że „Solidarność” postuluje, aby rozwiązanie szło w kierunku degresywnym czyli kwota wolna od podatku w wysokości do 8 tys. złotych powinna być wolna tylko dla najuboższych i najbardziej potrzebujących obywateli.

Lider NSZZ „Solidarności” zaznaczył, że Związek będzie wspierał rządzących, o ile zobowiązania przedwyborcze będą stopniowo realizowane i to w kształcie omówionym z «Solidarnością». - *Jeśli trzeba będzie bronić pracowników i ich praw, na pewno będziemy to robić* - mówił.

Na zakończenie odbyło się tradycyjne spotkanie opłatkowe i składanie życzeń noworocznych. Modlitwę poprowadził Ks. Kanonik Ludwik Kowalski – Proboszcz Parafii Św. Brygidy w Gdańsku.



Zdjęcie: Archiwum Komisji Krajowej NSZZ Solidarność

Informacja z posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Warszawa, 13 stycznia 2016 roku

Dnia 13 stycznia 2016 roku Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przyjęła plan pracy Komisji na okres od 1 stycznia 2016 roku do 31 lipca 2016 roku. Według przyjętego harmonogramu prac sprawy marynarzy będą przedmiotem prac Komisji w maju 2016 roku.

W posiedzeniu uczestniczył Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, który poinformował o problemach marynarzy zatrudnionych na statkach w żegludze międzynarodowej, o sytuacji panującej na terenie Euro Terminalu w Świnoujściu oraz w firmie DCT Gdańsk.

A. Kościk powiedział, że sprawy polskich marynarzy były przedmiotem zainteresowania Zespołu Trójstronnego w związku z wejściem Konwencji o Pracy na Morzu, MLC 2006 i jej implementacją do prawa polskiego. Ustawa o pracy na morzu, która weszła w życie w sierpniu 2015 roku, miała implementować tę konwencję.

Przypomniał, że założenia do Ustawy o Pracy na Morzu nie uzyskały pozytywnej oceny związków zawodowych. *35 tys. polskich marynarzy pływa pod obcymi banderami, a tylko kilkuset pod polską. Pod polską banderą jest zaledwie kilka statków. Nie liczę motorówek i holowników. Naszym zdaniem – powiedział Przewodniczący Rady – ustawodawstwo powinno uwzględniać tę sytuację, tę nierównowagę, która istnieje. Większość polskich marynarzy pływa zagranicą, więc nasze prawo musi uwzględniać te prawa, które są związane z marynarzami. Ponadto przypomniał, że Międzynarodowa Organizacja Pracy zadała Rządowi polskiemu wiele konkretnych i jednocześnie krytycznych pytań w zakresie implementacji, na które Rząd RP musi odpowiedzieć w 2016 roku.*

Ponadto A. Kościk poinformował, że Euro Terminal odmówił wydania przepustki dla Adama Mazurkiewicza – Inspektora ITF w portach Szczecin/Świnoujście. *Domyślamy się, że jest to reakcja na jego próbę wyegzekwowania, żeby prace przeładunkowe wykonywali wykwalifikowani pracownicy – dodał A. Kościk.*

My zawsze zabiegamy o to, bo to jest związane z bezpieczeństwem.

Przewodniczący Rady zaapelował również do członków Komisji Sejmowej o podjęcie interwencji w zarządzie DCT Gdańsk w celu zakończenia sporu, który tam trwa.

To jest zupełnie bezsensowny spór. Trzeba podpisać układ zbiorowy pracy. Ta organizacja jest gotowa do przyjęcia kompromisu, żeby zakończyć ten spór – powiedział A. Kościk.

W odpowiedzi na wystąpienie Przewodniczącego Rady Sekcji Przewodnicząca Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Pani Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk powiedziała, że ma świadomość tej różnicy (od red. zatrudnienia polskich marynarzy pod polską banderą i pod obcą banderą) i generalnie problem dotyczy funkcjonowania marynarzy, filozofii i podejścia różnych urzędów do polskiego marynarzy, który funkcjonuje w takich, a nie w innych warunkach. Musi przyjść czas, żeby niektóre urzędy uświadomiły sobie, w jakich warunkach, na jakich zasadach to powinno funkcjonować.

Na podstawie strony internetowej Sejmu RP.

Posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Warszawa, 10 lutego 2016 roku.

10 lutego 2016 roku Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpatrzyła informację na temat wykonania programu wieloletniego pn. „Program ochrony brzegów morskich” wraz z harmonogramem prac na rok następujący.

W posiedzeniu uczestniczyli, jako goście m.in., przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”: Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady i Roman Smulski – Członek Prezydium Rady / Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Przybrzeżnych w Gdańsku (KZ NSZZ „Solidarność” w PRCiP w Gdańsku).

Informację przedstawili: podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Paweł Brzezicki, zastępca dyrektora ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni – Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, zastępca dyrektora ds. technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie – Jacek Cichocki oraz zastępca dyrektora ds. technicznych Urzędu Morskiego w Słupsku – Adam Borodziuk.

W ustawie budżetowej na rok 2015 zabezpieczono na realizację Programu wydatki w łącznej kwocie 34 mln zł z przeznaczeniem dla Urzędów Morskich w Gdyni, Szczecinie i Słupsku. Podejmowane w ramach Programu

działania obejmowały: sztuczne zasilanie plaż, budowę, remont, utrzymanie trwałych umocnień brzegów oraz monitoring. Wydatki zostały zrealizowane w 90%.

Referenci poinformowali o planowanych zadaniach w 2016 roku. Należą do nich m.in.: sztuczne zasilanie plaż w Jarosławcu i Mrzeżynie oraz na odcinkach Władysławowo-Kuźnica, Kuźnica-Jurata; umocnienia brzegowe w Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej; przebudowa opasek brzegowych w Jarosławcu i Ustroniu Morskim oraz monitoring – skanowanie laserowe.

Przedstawiciele urzędów morskich odpowiadając na pytania członków Komisji, mówili iż podpatrują różne rozwiązania i metody wzmacniania brzegów, stosowane w innych krajach europejskich i na świecie. Wymianie doświadczeń służą także doroczne międzynarodowe konferencje służb odpowiedzialnych za ochronę brzegów morskich. Zapewniali, iż stosują w naszym kraju technologie sprawdzone, przynoszące oczekiwane efekty, stawiają na konstrukcje skutecznie rozpraszające energię falowania, która niszczy brzegi.

Uczestniczący w posiedzeniu Roman Smulski – Przewodniczący KZ NSZZ „Solidarność” w PRCiP w Gdańsku poinformował Komisję Sejmową, że PRCiP wykonujący prace dotyczące ochrony brzegu morskiego jest zmuszony zwracać podatek VAT wraz z odsetkami urzędowi skarbowemu. Zwroty mogą dotyczyć rozliczeń z urzędami morskimi za wykonane wcześniej kontrakty, które wówczas były narzucone z tzw. stawką zerową.

- Problem znamy, prowadzimy w tej sprawie rozmowy z Ministerstwem Finansów - poinformował Paweł Brzezicki, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. - Dążymy do takiego rozwiązania, by los naszych przedsiębiorstw nie był zagrożony.

O rozwiązanie tego problemu zaapelowali też członkowie Komisji.

W artykule wykorzystano materiał ze strony internetowej Sejmu RP i Portalu Morskiego.

Informacja z posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Gdynia 22 lutego 2016 roku.

22 lutego 2016 roku Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na posiedzeniu wyjazdowym w Urzędzie Morskim w Gdyni zapoznała się z:

- **informacją na temat sytuacji stoczni wschodniego wybrzeża;**
- **informacją na temat sytuacji portów wschodniego wybrzeża (modernizacja infra- i suprastruktury);**
- **informacją na temat budowy kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną.**

Warunki makroekonomiczne i prawne wprowadzenia polityki wspierającej rozwój polskiego przemysłu stoczniowego w Polsce omówili: Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Marek Gróbarczyk oraz

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Paweł Brzezicki.

Ministrowie poinformowali o trwających pracach nad ustawą dotyczącą aktywizacji przemysłu okrętowego. Celem ustawy ma być m.in. rozwój przemysłu stoczniowego w Polsce, wzrost konkurencyjności branży oraz zatrudnienia.

O strategii rozwoju portów, zaniedbaniach i najpilniejszych planach inwestycyjnych oraz dostępie do polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej od strony lądu i morza wypowiedali się Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – M. Gróbarczyk, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa – Kazimierz Smoliński, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – P. Brzezicki oraz Dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej w MGMiZŚ – Katarzyna Krzywda.

W czasie dyskusji wskazano na liczne braki i zaniedbania w realizacji lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni, które w najbliższym czasie mogą stanowić poważną przeszkodę dla dalszego funkcjonowania i rozwoju portu. Podkreślano również narastający problem niewystarczającej przepustowości trójmiejskiego węzła kolejowego.

Poseł Marcin Horała (PiS) wystąpił z projektem dezyderatu w powyższej sprawie. Po przeprowadzonej dyskusji Komisja jednogłośnie uchwaliła dezyderat skierowany do Ministra Infrastruktury i Budownictwa.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – M. Gróbarczyk oraz Zastępca Dyrektora ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni – Anna Stelmaszyk-Świerczyńska przedstawili założenia techniczne i ekonomiczne budowy kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną.

Poinformowali, że kanał może być oddany do użytku w latach 2021-2022. Wszystko jest zdeterminowane przygotowaniem raportu oddziaływania na środowisko. Obecnie prowadzone są szczegółowe uzgodnienia z Komisją Europejską w tej sprawie.

W posiedzeniu komisji 22 lutego w Gdyni wzięli udział przedstawiciele strony społecznej z branży morskiej. NSZZ „Solidarność” reprezentowali m.in. Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego **Krzysztof Dośła**, Przewodniczący i Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego **Mirosław Piórek** i **Krzysztof Żmuda**, kierownik Oddziału ZRG NSZZ „Solidarność” w Gdyni **Aleksander Kozicki**, **Edward Fortuna** z „Solidarności” w Porcie Gdańskim, **Andrzej Kościak**, Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.

Związkowcy podkreślili, że celem rozwoju sektora okrętowego musi być powstanie nowych, dobrych miejsc pracy.

Problemy pracowników DCT Gdańsk i organizacji związkowej NSZZ „Solidarność” nie zostały rozwiązane.

Trwa spór zbiorowy. DCT przedłuża niepotrzebnie negocjacje zakładowego układu zbiorowego pracy. Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” DCT Gdańsk jest gotowa do zawarcia kompromisu natomiast DCT za pośrednictwem wynajętej kancelarii prawnej nie jest gotowa do podpisania zakładowego układu zbiorowego pracy i zakończenia sporu. W DCT Gdańsk doszło do skandalicznych przestępstw pracowników przez DCT.

A. Kościk odczytał jedno z oświadczeń pracowników, którzy byli zachęceni do podpisania fałszywych oświadczeń oskarżających kolegów z pracy.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz z Przewodniczącą Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej poinformowali zebranych o zamiarze zorganizowania posiedzenia Komisji z udziałem Państwowej Inspekcji Pracy dotyczącego spraw pracowniczych w spółkach portowych.

Na podstawie strony internetowej Sejmu RP i ZRG NSZZ „Solidarność”.

W sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: o problemach polskiego rybołówstwa Warszawa 24 lutego 2016 roku

Przewodnicząca sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (GMIŻS) Dorota Arciszewska-Mielewczyk otwierając posiedzenie w dniu 24.02.2016 roku poinformowała, iż w obradach uczestniczą przedstawiciele środowisk rybackich, przetwórstwa i hodowli ryb.

Marek Gróbarczyk, Minister GMIŻS przybliżył członkom Komisji i gościom główne założenia przygotowywanej strategii dotyczącej rybołówstwa. Wyjaśnił przyczyny niewystarczających kwot połowowych, mówił o katastrofalnej sytuacji dotyczącej zasobów ryb w Bałtyku będącej efektem niewłaściwej polityki Unii Europejskiej przez minione 7 lat.



Zdjęcie: Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Zwrócił też uwagę na bardzo szkodliwe w skutkach przemysłowe połowy ryb, dokonywane głównie przez Duńczyków i Szwedów.

„Problemy połowów paszowych poruszaliśmy na spotkaniu z unijnym komisarzem Carmenu Vellą w Warszawie – przypomniał M. Gróbarczyk. – Komisarz w związku z tym zadeklarował częstsze kontrole. Ale też zapewniał o wsparciu naszych działań traktujących priorytetowo rybołówstwo drobne, rodzinne. Komisarz popiera taką koncepcję zmian w rybołówstwie. Rybacy artykułowali wiele problemów. Z goryczą mówili, iż przez lata sygnalizowali niepokojący stan populacji ryb poprzedniemu rządowi. Nie było jednak reakcji. To doprowadziło do sytuacji, iż dziś rybołówstwo stało się nierentowne. Sygnalizowali konieczność zmian systemowych w branży, konieczność upraszczania procedur, działania mające zahamować degradację Bałtyku”

Głos w dyskusji zabrali także hodowcy ryb. Zwrócili uwagę na wspólny problem ich i rybaków – na zbyt liczną populację rybożernych, zwłaszcza szkodliwą działalność kormoranów.

Poruszono też kwestie wcześniejszych emerytur dla rybaków, kontrowersje dotyczące definicji tego zawodu. Minister M. Gróbarczyk zadeklarował, iż w sprawach dotyczących pracy będzie zorganizowane osobne spotkanie z udziałem minister rodziny, pracy i polityki społecznej.

Zapewnił o działaniach w kierunku zrównoważonej polityki i w ochronie interesu naszych rybaków. – *W tej chwili wszystkie kwestie związane z branżą integrujemy w naszym resorcie, specjalnie w tym celu powołanym. Ale to środowiska rybaków, hodowców, przetwórców itd. musi wypracować rozwiązania. Po to został powołany specjalny zespół o szerokiej reprezentacji branży – podkreślił.*

W posiedzeniu uczestniczyli również przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”: **Andrzej Kościk** – Przewodniczący Rady i **Kazimierz Mackało** – członek Rady/Wiceprzewodniczący KM NSZZ Solidarność „Dalmor”.

Na podstawie strony internetowej biura prasowego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Informacja o posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 25 lutego 2016 roku.

25 lutego 2016 roku Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpatrzyła informację na temat sytuacji morskiego szkolnictwa wyższego.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej poinformował, że ministerstwo sprawuje nadzór nad dwoma uczelniami wyższymi tj. Akademią Morską w Gdyni i Akademią Morską w Szczecinie.

Akademie w sposób ciągły rozwijają i modernizują posiadaną bazę dydaktyczną i wyposażenie w zakresie kształcenia na kierunkach związanych ze szkolnictwem morskim. Uczelnie wyższe wykazują wiele potrzeb inwestycyjnych w celu rozwoju i wzmocnienia posiadanego potencjału badawczo-rozwojowego, jednak z uwagi na brak środków w budżecie państwa inwestycje te nie są realizowane.

W opinii kierownictwa uczelni morskich zadowalające byłoby finansowanie akademii na poziomie średniej Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dodatkowymi środkami na realizację inwestycji oraz na utrzymanie statków i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych.

W dyskusji, w której czynny udział wzięli przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność – Andrzej Kościk, Przewodniczący Rady i Paweł Kowalski – Członek Prezydium Rady, wskazano m.in. na problemy w odbywaniu praktyk przez studentów obu Akademii Morskich.

A. Kościk podkreślił, że na podstawie Konwencji MLC 2006 marynarzem jest każda osoba zatrudniona, zaangażowana lub pracująca w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego zastosowanie ma Konwencja MLC. Jeżeli kadet jest zatrudniony na statku to kadet jest marynarzem.

Przedstawiciele KSMMiR NSZZ „Solidarność” zwrócili uwagę m.in. na fakt, że zgodnie z programem nauczania zatwierdzonym przez Ministerstwo studenci wydziałów Nawigacyjnego, Mechanicznego i Elektrycznego w trakcie swoich studiów muszą odbyć praktyki, bez których nie można zaliczyć semestru i kontynuować nauki. Natomiast Rząd RP nie wskazuje, ani nie bierze odpowiedzialności za odbycie praktyki. Gdzie studenci mają odbyć praktykę przewidzianą w programie nauczania? Ministerstwo mogłoby skorzystać z rozważanych przez Komisję możliwości finansowania celem wsparcia praktyk marynarskich i naboru młodzieży, zwłaszcza przy pomocy, m.in. Europejskiego Funduszu Socjalnego, Erasmus, Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Na podstawie strony internetowej Sejmu RP.

Związkowcy z NSZZ „Solidarność” DCT Gdańsk S.A. pikietują w Europie.

W wielu miejscach Europy pracownicy transportu prowadzili protesty, aby pokazać swój sprzeciw wobec

złego traktowania dokerów w DCT Gdańsk. Londyn to po Frankfurcie i Luksemburgu kolejne miasto, w którym pikietowali związkowcy z DCT Gdańsk SA razem z kolegami z ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców) i ETF (Europejskiej Federacji Transportowców).



Zdjęcie: Nigel Venest, asystent Sekcji Dokerów ITF

Protest związkowców z DCT Gdańsk SA jest wynikiem braku porozumienia z zarządem firmy. Trwające już rok negocjacje „Solidarność” z zarządem DCT Gdańsk SA dotyczą zakładowego układu zbiorowego pracy. Niestety, jak podkreślają związkowcy z „Solidarność” pracodawca nie wyraża jak dotychczas woli porozumienia. 27 i 28 stycznia prowadzono rozmowy z zarządem firmy, ale te, pomimo udziału także mediatora, zakończyły się fiaskiem. Dlatego 28 stycznia grupa około 30 pracowników DCT Gdańsk zebrała się domagając się podjęcia przez zarząd efektywnych rozmów.



Zdjęcie: MK

„Od ponad roku oczekujemy m.in.: podwyżki wynagrodzenia zasadniczego, podpisania umów o pracę na czas nieokreślony z pracownikami, których staż pracy w firmie wynosi co najmniej dwa lata, szanowania prawa pracowników do zrzeszania się bez negatywnych konsekwencji” – to fragment petycji, skierowanej do zarządu DCT Gdańsk.

Przypomnijmy, że zarząd DCT Gdańsk SA pozbył się trzech działaczy „Solidarność” nie przedłużając z nimi umów na czas określony.



Zdjęcie: MK

W ramach zaplanowanych akcji protestacyjnych polscy dokerzy wspierani przez ITF i ETF zorganizowali pikiety pod biurami Macquarie, australijskiej spółki, która jest inwestorem w DCT. 1 lutego odbyła się taka we Frankfurcie, 2 lutego w Luksemburgu, natomiast 8 lutego w Londynie. Kolejne mają się odbyć w najbliższym czasie w innych miastach Europy.

Przewodniczący ITF oraz Sekcji Dokerów Paddy Crumlin powiedział: „Ta firma może sobie mieć swoją główną siedzibę w Australii, ale jest zaangażowana w działalność na skalę globalną i jako taka ma możliwość podejmowania decyzji, które mają wpływ na jej pracowników. W ciągu ostatnich tygodni dokerzy w Europie podjęli akcje protestacyjne ponieważ domagają się znaczącej poprawy warunków pracy dla swoich kolegów pracujących w Polsce, a firma Macquarie ma nie tylko możliwości - ale i ponosi odpowiedzialność - za taką interwencję, biorąc pod uwagę fakt, że fundusze emerytalne pracowników z Australii i innych krajów są inwestowane w rozmaite projekty firmy.”

– Członkowie „Solidarności” z DCT Gdańsk domagają się przywrócenia ich przedstawicieli do pracy oraz podwyżki wynagrodzeń, a także stałych umów o pracę. To właśnie Macquarie może sprawić, by tak się stało – dodał Torben Seebold, Wiceprzewodniczący Sekcji Dokerów ITF.

W pikietach brał udział m.in. Maciej Konopka, Wiceprzewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” DCT Gdańsk S.A.

– Naszym zamiarem było m.in. wręczenie australijskiemu inwestorowi pism, w których wyjaśniamy całą sytuację i precyzujemy nasze oczekiwania – tłumaczy Maciej Konopka.



Zdjęcie: Nigel Venest, asystent Sekcji Dokerów ITF, na zdjęciu Maciej Konopka. - Wiceprzewodniczący NSZZ Solidarność DCT Gdańsk S.A.

DCT Gdańsk SA jest zarejestrowany w Polsce, ale jest m.in. współwłasnością firmy Macquarie która ma swoich przedstawicieli w radzie nadzorczej. Macquarie reprezentuje fundusz Global Infrastructure Fund II (GIF II).

Na podstawie strony internetowej Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” i Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF).



Nigel Venest, asystent Sekcji Dokerów ITF

Powrót statków pod biało-czerwoną banderę

Z Andrzejem Kościkiem, Przewodniczącym KSMMiR NSZZ „Solidarność” rozmawia Dorota Abramowicz

D.A. Pojawiły się informacje o przygotowaniu zmian legislacyjnych, które pozwolą na podatkowy powrót polskich statków pod biało-czerwoną banderę. Czy dzisiaj jeszcze jakkolwiek polski marynarz pływa na statku pod naszą banderą?

A.K. Pływa, ale niewiele. To zaledwie kilkaset osób zatrudnionych na kilku jednostkach, np. holownikach należących do prywatnych armatorów. Przy czym ta liczba pewnie się zmniejszy.

D.A. Z jakiego powodu?

A.K. Ubiegłoroczny projekt ustawy o pracy na morzu, bez entuzjazmu przyjęty przez Związek Armatorów Polskich, tak skutecznie zniechęcił jednego z tychże prywatnych armatorów, że zdecydował on już o przeniesieniu swoich jednostek pod banderę cypryjską. Paradoksalnie owe ustalenia prawne, przy których tworzeniu nie uwzględniono m.in. naszego stanowiska, dotyczą jedynie około czterystu osób zatrudnionych na statkach pod banderą narodową. Z drugiej strony - pod obcymi banderami pływa około 35 tysięcy polskich marynarzy. Od wielu lat domagamy się zmian umożliwiających powrót naszych statków pod narodową banderę. Traktuję to jako duże wyzwanie dla środowiska morskiego.

D.A. Nadal jednak mamy polskich armatorów...

A.K. Największym z nich jest Polska Żegluga Morska, eksploatująca kilkadziesiąt statków. Do tego trzeba doliczyć



jednostki Polskich Linii Oceanicznych, Euroafriki, polsko chińskiego Chipolbroku... I wszystkie należące do nich jednostki pływają pod obcymi banderami.

D.A. Dlaczego?

A.K. Bo tak jest taniej. Przyczyną przenieśtrawiania statków pod tzw. Tanie bandery są niższe podatki. Przy obecnym systemie prawnym biało-czerwona bandera się nie opłaca, bo przedsiębiorstwa żeglugowe płacąc w kraju wyższe podatki przestaną być konkurencyjne. Z drugiej strony w takiej sytuacji państwo, choć jest właścicielem statku, nie osiąga żadnych zysków z tego tytułu, bo armatorzy w ogóle nie płacą w Polsce podatków. Jak widać, starania o powrót statków pod banderę narodową wymagają istotnych zmian w prawie, pozwalających na zastosowanie jakiegoś systemu ulg podatkowych.

D.A. A co z załogami? Jeśli polska bandera będzie kojarzyć się z niższymi zarobkami i wysokimi podatkami, nasi armatorzy nie będą atrakcyjnymi pracodawcami.

Tymczasem pokusa opodatkowania marynarskich zarobków pewnie będzie duża...

A.K. Taka pokusa zawsze się może pojawić. Uważam, że marynarze nie mogą i nie chcą być z tego powodu stratni. W wielu krajach UE dochody marynarzy zostały zwolnione z opodatkowania, gdyż jest to grupa obywateli w bardzo ograniczonym stopniu korzystająca z dóbr dystrybuowanych na lądzie. Zdecydowano tam o współpłaceniu stawki emerytalno-rentowej przez trzy strony: rząd, pracodawcę i pracobiorcę. Liczne państwa europejskie zaczęły wprowadzać dla przedstawicieli tego zawodu ulgi.

Przedruk z „Dziennika Bałtyckiego” nr 18
z dn.18/01/2016 r.



Na zdjęciu: Andrzej Kościk, Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ Solidarność, Zdjęcie: Olga Zielińska
Tygodnik Solidarność

23. rocznica zatonięcia promu „Jan Heweliusz”

Przypominamy i nie zapominamy

Prom m/f Jan Heweliusz zatonął 14 stycznia 1993 r. w czasie rejsu ze Świnoujścia do Ystad podczas silnego sztormu o sile 12 stopni w skali Beauforta około godz. 4:36. Przechył rozpoczął się ok. godz. 4:10; o godzinie 4:36 przechył wzrósł do 35° oraz doszło do odpadania ładunków od pokładów; ostatecznie prom obrócił się stępką do góry o godz. 5:12. W katastrofie zginęło 55 osób – 20 marynarzy i 35 pasażerów, uratowano 9 marynarzy

„Tej nocy niebo chciało się połączyć z morzem”

W katastrofie Jana Heweliusza zginęli:

Załoga: Marek Behrendt (starszy oficer), Tomasz Brudnicki (starszy mechanik), Kazimierz Choszcz (kucharz), Ryszard Cikota (steward), Roger Janicki (starszy oficer), Mirosław Kolberg (młodszy motorzysta), Andrzej Korzeniowski (I elektryk), Tadeusz Łastowski (magazynier maszynowy), Józef Noga (starszy marynarz), Mieczysław Ostrzyniewski (cieśla), Stanisław Pacek (starszy marynarz), Leszek Pyciński (radiooficer), Teresa Sienkiewicz (stewardessa), Paweł Sobociński (IV mechanik), Janusz Subicki (oficer pożarowy), Włodzimierz Szpilman (bosman), Bronisław Szycha (starszy marynarz), Janusz Szydłowski (steward), Andrzej Ułasiewicz (kapitan), Zenon Wawrzak (II mechanik).

Pasażerowie: Ingvar Andersson, Lajos Balzas, Vaclaw Condil, Karol i Sylwia Eichert (ojciec z córką), Josef Furulyas, Małgorzata Gajowska, Agnieszka Goldman (zastępca dyrektora linii Euroafrica), Czesław Gorlewski, Witold Greda, Ingvar Kjell Hakansson, Roy Halvorsen, Conny Irskog, Zdenek Jurik, Bo Karlsson, Marek Kośny, Andrzej Kozłowski (agent PKP), Witold Krawczyk, Lars Borje Lenartsson, Per Martens, Peter Olsson, Henryk Owczarczyk, Ryszard Palka, Erwin Pappenscheller, Władysław Półtorak, Jochan Reischer, Istvan Small, Zdzisław Sosnowski, Witold Staszkiwicz, Radka Milena Vasić, Dymitr Vasić, Ferenc Vegh, Michaly Warga, Peter Weissenbacher, Barbara Zaborska (kierownik działu eksploatacji żeglugi promowej).

Spoczywajcie w spokoju.



14 stycznia b.r. przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” uczcili pamięć tych, którzy nie powrócili z morza chwilą ciszy i złożeniem kwiatów na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie pod Pomnikiem upamiętniającym ofiary katastrofy.

B.S.



Zdjęcia; Paweł Kamiński

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 zakończyliśmy prezentację rozdziału -Wyzwania. W tym numerze przedstawiamy treść rozdziału p.t. „Plan ITF na lata 2014-2018”.

Plan ITF na lata 2014-2018

Możliwa jest inna droga

113. Od kilku dekad doktryna gospodarcza kształtowała gospodarkę światową, przesuwając dobrobyt i dostęp do usług z ubogich na bogatych. Związki zawodowe widziane były jako przeszkoda dla neoliberalizmu i podlegały ostrym atakom. Reakcją większości rządów na globalny kryzys gospodarczy były programy oszczędnościowe obejmujące masowe cięcia w transporcie publicznym. Związki muszą nie tylko walczyć z tymi cięciami ale także przedstawić alternatywną wizję.
114. Związki transportowe stanęły na froncie walki z oszczędnościami i cięciami, w strajkach od Włoch do Indii. Jednak akcje związków krajowych mogą być uznane za peryferyjne wobec innych ruchów sprawiedliwości społecznej i często brak im perspektywy globalnej albo jasnej strategii co do sposobu zajmowania się kryzysem zakorzenionym w globalizacji. Związki globalne przedstawiły alternatywne strategie gospodarcze oparte o miejsca pracy, ale związki globalne są często marginalne wobec walki głównych związków krajowych.
115. Projekt neoliberalny był silnie promowany przez główne międzynarodowe instytucje finansowe jak Bank Światowy i podobne banki rozwoju regionalnego. Od kilku lat, związki globalne uczestniczą w dialogu z Bankiem Światowymi przedstawiały stanowiska związkowe. Chociaż ten typ zaangażowania przynosi czasami korzyści ważne jest aby ITF i inne Związki globalne utrzymywały jasny i jednoznaczny sprzeciw wobec modelu neoliberalnego promowanego przez Bank Światowy.
116. Regionalne bloki gospodarcze, takie jak Unia Europejska, wykorzystywane były do dalszej eskalacji otwierania rynków i liberalizacji. ITF nie sprzeciwia się ani zwiększonemu handlowi globalnemu ani zwiększonej integracji regionalnej. Domaga się

jednak aby realizować je przy prawdziwie demokratycznej odpowiedzialności, aby generowały zrównoważony i oparty o miejsca pracy wzrost gwarantowały prawa socjalne i pracownicze, promowały równość, chroniły środowisko i służyły interesowi publicznemu.

117. Ruch związków zawodowych musi być uzbrojony w alternatywne modele gospodarcze i społeczne. Związki spowodować muszą aby rządy ponownie przystąpiły do regulowania w interesie publicznym. Muszą wskazać na możliwość istnienia innych dróg.
118. W latach 2014-2018 ITF będzie:

Promowała alternatywy:

- a. Utrzymywanie globalnej reakcji sprzeciwu wobec prywatyzacji, liberalizacji i deregulacji na kolejach, w portach, lotnictwie cywilnym, transporcie publicznym i w innych częściach ważnych usług transportowych i infrastruktury.
- b. Ponowna ocena taktyk i strategii wobec Banku Światowego i podobnych organów w połączeniu z innymi związkami globalnymi dla zidentyfikowania najskuteczniejszych sposobów stawienia wyzwania doktrynom neoliberalnym, włącznie ze strategiami kampanijnymi skoncentrowanymi na zadłużonych krajach w wyniku takich doktryn.
- c. Stawienie wyzwania rozwiązaniom neoliberalnym regionalnych bloków gospodarczych, w tym UE oraz innych organów jak Mercosur, ECOWAS i Wspólnota Państw Ameryki Łacińskiej i Karaibów. Zidentyfikowanie najskuteczniejszych punktów interwencji związkowej i przygotowanie naszych regionalnych reakcji związkowych wobec tych organów, pod przywództwem regionalnych komitetów ITF. Stworzenie strategii związkowej wobec regionalnych organów gospodarczych będzie priorytetem programowym wszystkich biur regionalnych ITF w okresie 2014 - 2018.
- d. Wykorzystanie, w koordynacji z innymi związkami globalnymi, kapitału pracowniczego na funduszach emerytalnych przy odebraniu decyzji inwestycyjnych innych z rąk dążących do krótkofalowych zysków zarządzających funduszami i skierować na długofalowe inwestycje w infrastrukturę, wraz z solidnymi ramami praw pracowniczych i ładu, zapewniając równocześnie dobre zyski emerytom. ITF będzie kierowała

się programem kapitału pracowniczego w latach 2014 - 2018.

- e. Polityka polityk i perspektyw zmian klimatycznych powinna być zintegrowana z licznymi kluczowymi działaniami ITF, w walce z prywatyzacją na rzecz lepszych warunków pracy (czyste powietrze), na rzecz BiHP oraz rokowań zbiorowych.
- f. Odesłanie do mobilizacji i organizacji kobiet transportowców aby zająć się niszczącymi skutkami globalizacji włącznie z kryzysem gospodarczym i klimatycznym doświadczanymi przez kobiety w transporcie i dla wzmocnienia związków aby sprostały tym wyzwaniom.

Budowała sojusze

- a. Budowanie szerokiego sojuszu z innymi organizacjami społeczeństwa obywatelskiego w sprzeciwie wobec cięć oszczędnościowych i wspieranie demokratycznie odpowiedzialnych usług publicznych dających godziwe miejsca pracy.
- b. Powiązanie globalnej kampanii ITF przeciwko morskim tanim banderom z szerszą kampanią społeczeństwa obywatelskiego o sprawiedliwość podatku korporacyjnego.
- d. Promowanie rozwiązań gwarantujących, że ceny w usługach transportowych odzwierciedlają ich koszty wewnętrzne w tym społeczne.
- d. Stworzenie i zainauguowanie bardziej skoncentrowanej naszej kampanii na rzecz transportu publicznego (w ramach szerszej kampanii związków globalnych w s. kwalifikowanego transportu publicznego) przeciwko cięciom w usługach i demokratycznie odpowiedzialnego transportu publicznego. Promowanie modeli transportu publicznego, które skutecznie odpowiadają społecznym i ekonomicznym potrzebom mężczyzn i kobiet pracujących i społeczności włącznie z kobietami korzystającego z transportu, tworzą godziwe miejsca pracy i zmniejszają emisję. Stworzenie strategii z kluczowymi sojusznikami politycznymi, w tym z UITP (międzynarodowy organ samorządowych władz transportowych). Kampania „Nasz transport publiczny” będzie priorytetem programowych w okresie 2014 - 2018.
- e. Budowanie na dumnej historii ITF -kobiet i mężczyzn w walce z przemocą wobec kobiet, budowanie sojuszy z innymi, w tym Kampanią Białej Wstążki 25 listopada oraz wdrożenie uzgodnionych konkluzji w s. «Wylimitowanie i zapobieganie wszelkim formom przemocy wobec kobiet i dziewcząt» 57. sesji Komisji ONZ ds. Statusu Kobiet (CSW).
- f. Wspieranie mężczyzn i kobiet transportowców pracujących razem w kampaniach innych grup użytkowników, takich jak w s. dostępu dla nie-

pełnosprawnych, w s. bezpieczeństwa kolejowego i drogowego oraz w s. lepszych usług pasażerskich.

Budowała dynamiczną globalną reakcję związkową na globalizację

- a. Promowanie wraz z innymi związkami globalnymi strategii gospodarczych opartych o miejsca pracy jako alternatywy dla modelu neoliberalnego, oraz zajęcie się pilnie sprawami masowego bezrobocia młodzieży a także dyskryminacji w oparciu o płęć i negatywnym wpływem na miejsca pracy kobiet w transporcie. Wspieranie tego materiałami informacyjnymi i edukacyjnymi.
- b. Oparcie się na przykładach z krajów i ruchów związkowych, które stworzyły alternatywne polityki ekonomiczno – społeczne.
- c. Wezwanie do istotnego finansowania publicznego w usługi transportowe i infrastrukturę, zwłaszcza w pasażerskie usługi kolejowe i transport publiczny.
- d. Zademonstrowanie powiązań między neoliberalnymi systemami transportu i zmianą klimatyczną, oraz prowadzenie kampanii w s. alternatyw opartych o ramy redukcji, przesunięcia, poprawy (RSI) uznające, że dla osiągnięcia redukcji emisji będą musiały zajść fundamentalne zmiany w aktualnym systemie produkcji globalnej od globalnych łańcuchów zaopatrzeniowych niskich kosztów transportu i taniej oraz coraz bardziej dorywczej sile roboczej.

Adaptacja do silniejszego wzrostu

- 119. Globalizacja doprowadziła do licznych zmian strukturalnych w branżach transportowych. Wzrost outsourcingu, pojawienie się nowych operatorów na niegdyś zamkniętych rynkach oraz zastępowanie licznych usług transportu publicznego nieformalnymi usługami transportowymi pozostawiło masę pracowników poza organizacjami związkowymi.
- 120. Liczne związki nie uznały za swój obowiązek zorganizowania tych pracowników, ale afilianci ITF muszą dostosować się i podjąć wyzwanie ich zorganizowania, oraz potrzebne im będą wsparcie i szkolenie w tym procesie adaptacji.
- 121. Zarówno afilianci jak i ITF muszą stać się ważni dla kobiet i młodych pracowników i umożliwić im aktywny udział w sprawach związkowych włącznie ze zdolnością podejmowania ról przywódczych.
- 122. Sam system członkostwa w ITF musi zostać zrewidowany dla zagwarantowania, że obejmujemy afiliantów zdolnych reprezentować mężczyzn i kobiety we wszystkich różnych zajęciach transportowych. System członkostwa w ITF musi być także w stanie odzwierciedlać realną liczbę zorganizowaną w naszych związkach transportowców, a także umożliwić dodawanie i utrzymywanie nowych afiliantów.

123. Jedynie bardziej zręczna i złączeniowa strategia związków i ITF umożliwi nam prawdziwe reprezentowanie milionów transportowców na całym świecie i stworzenie nadzwyczajnej mocnej globalnej federacji transportowców.
124. W latach 2014 -2018 ITF będzie :

Reagowała na restrukturyzację branży

- a. Stworzenie strategii pomagającej związkom dostosowanie się do i przetrwania restrukturyzacji branży, w tym programów szkoleniowych i edukacyjnych w sprawie zmian struktur związkowych i organizowania. Zidentyfikowanie związków wymagających wsparcia w ciągu kolejnych czterech lat. Dzielenie się informacjami, wymiana strategii i solidarności między związkami aktualnie walczącymi - lub które walczyły w przeszłości z politykami neoliberalnymi, takimi jak prywatyzacja kolei.
- b. Wybranie za cel globalnych i regionalnych operatorów, zarówno w transporcie towarowym jak i pasażerskim. Nauczenie się na przykładach wcześniejszego skutecznego zaangażowania się w takie firmy wielonarodowe. Zidentyfikowanie celów na 2014-2018. Ustanowienie celowej liczby dialogów globalnych.
- c. Stworzenie strategii reagowania na przesunięcia geograficzne w operacjach branży transportowej i w inwestycjach włącznie z wzmocnieniem obecności związkowej, zdolnościami i aktywnością w tych gospodarkach gdzie nasza branża rośnie najszybciej.
- d. Stworzenie jasnej strategii wobec Chin, obejmującej wszystkie sekcje branżowe, w oparciu o zaangażowanie się w Ogólnochińską Federację Zw. Zaw. Będzie to obejmowało pracę z innymi GUF-ami i z MKZZ dla skoordynowanego podejścia do ochrony praw pracowniczych w Chinach.
- e. Stworzenie strategii zajmowania się automatyzacją i nowymi technologiami, mając na celu zagwarantowanie osiągnięcia porozumienia z odnośnymi związkami obejmującego poprawę warunków pracy przy zwiększonej rentowności firmy, w wyniku takich zmian.

Tworzyła możliwości w kluczowych lokalizacjach i regionach

- a. Wspieranie nowych związków w Świecie Arabskim i innych miejscach programami szkolenia i budowania możliwości. Zidentyfikowanie konkretnych krajów, takich jak Egipt lub Libia, gdzie zachodzą szczególnie pilne potrzeby, albo zajmujące strategiczne położenie w globalnych sieciach transportowych.
- b. Rozszerzenie istniejącego wsparcia organizowania związków na Zachodnim Brzegu, w tym pro-

jektu odbudowy zw. transportowców w Gazie, wsparcia usiłowań zjednoczenia zw. transportowców w Gazie i na Zachodnim Brzegu oraz wsparcia ponownego otwarcia lotniska w Gazie.

- c. Wsparcie misji młodych pracowników do konkretnych krajów dla podniesienia świadomości i siły solidarności.
- d. Dalsze wspieranie demokratycznego ruchu związkowego w Myanmarze.
- e. Stworzenie i wdrożenie regionalnych strategii organizacyjnych wiarygodnych dla afiliantów i budujących kwalifikacje, możliwości i lewarowanie w regionach. Priorytetyzacja kluczowych projektów organizacyjnych w każdym regionie. Promowanie i zachęcanie do sojuszy regionalnych i sieci wspierania projektów organizacyjnych.

Prowadziła organizowanie w zmieniających się miejscach pracy.

- a. Tworzenie metodologii w różnych sekcjach ITF dla wspierania organizowania outsourcowanych operacji w tym możliwości wybierania kluczowych celów.
- b. Tworzenie strategii identyfikowania nowych spółek stwarzających poważne zagrożenie dla uznanych norm pracy i odmawiania akceptacji niższych norm, Ocena skutecznych kampanii takich jak projekt LATAM w Am. Łacińskiej budowanie regionalnych strategii i kampanii organizowania pracowników nieuzwiązkowionych na przykład w nisko kosztowych liniach lotniczych, włącznie ze specyficznymi strategiami organizowania kobiet i młodych pracowników. Wybranie za cel Air Asia w okresie 2014 - 2018.
- c. Sporządzenie mapy systemów tranzytu masowego i zidentyfikowanie priorytetowych miejsc pracy będących celami w ciągu następnych 4 lat Region Azji/Pacyfiku otrzyma priorytet w tej pracy w ciągu 2014 -2018.
- d. Wdrożenie specyficznego programu szkolenia związkowego w zakresie metodologii organizowania pracowników w nieformalnych operacjach transportowych. Sporządzenie w okresie 2014-2018 podręcznika organizowania takich pracowników. Biuro Sekretarza Generalnego wdroży ten program w 2014-2018.
- e. Stworzenie środków pomagania afiliantom i ich członkom we wdrażaniu zmian. wewnętrznych rozszerzających docieranie związkowe i członkostwo.

Budowała koordynację krajową.

- a. Aktywnie wybrać liczbę krajów jakich powołane zostaną krajowe komitety koordynacyjne (NCO) naszych afiliantów w ciągu kolejnych 4 lat. Każde

biuro regionalne ustali swój własny cel na 2014-2018.

- b. Zachęcanie istniejących NCO do włączenia przedstawicieli kobiet transportowców, młodych pracowników i jeśli to właściwe, stowarzyszeń pracowników nieformalnych operacji transportowych.
- c. Wykorzystywanie NCO jako środka wzmocnienia akcji ITF szybkiego reagowania i promowanie w ramach NCO programów wzmocnienia związków transportowców przez tworzenie wspólnoty działania.
- d. Stosowanie koordynacji krajowej jako środka ustalania branżowych organów koordynacyjnych wśród afiliantów ITF, na przykład koordynacji związkowej na lotniskach.
- e. Ułatwianie debat na temat fuzji związków i porozumień kooperacyjnych.

Uczyni związki z ITF ważnymi dla wszystkich transportowców

- a. Stworzenie specyficznych strategii angażowania młodych pracowników w projekty i programy, zwłaszcza zajmujące się intensyfikacją niepewności pracy i dorywczością zatrudnienia nakładaną na młodych.
- b. Organizowanie kobiet transportowców dla budowania silnych związków przez dzielenie się i rozwijanie najlepszych praktyk z udziałem afiliantów w sekcjach branżowych i w regionach świata oraz wspieranie zw. transportowców we wdrażaniu równości i reprezentacji kobiet i rozwijania programów przywództwa włącznie z paritetami kobiet i monitorowaniem wyników.
- c. Wspieranie kampanii MKZZ „Liczb na nas”, gwarantującej że związki ITF opowiadają się zdecydowanie za równością kobiet i sprawiedliwością płci, oraz podejmowanie działań wspierających wymagania i aspiracje kobiet w miejscu pracy społeczności i związku.
- d. Koncentrowanie się na strategicznych kobietach pracujących w transportowym łańcuchu zaopatrzeniowym, zwłaszcza w logistyce, hubach technologicznych i administracyjnych oraz w korytarzach, gdzie koncentruje się praca kobiet oraz praca w ramach kampanii organizacyjnych afiliantów nakierowanych na organizowanie kobiet zatrudnionych na umowach śmieciowych w takich pracach jak sprzątanie, catering i telefoniczne centra obsługi klientów.
- e. Pomaganie związkom w identyfikowaniu kluczowych spraw dla pracowników nieformalnych i zatrudnianych śmieciowo i wspieranie wysiłków afiliantów w adaptowaniu nowych metod i kultur organizacyjnych.
- f. Stwarzanie możliwości afiliantom ITF do dzielenia się doświadczeniem i rozwijania świadomości

oraz wspierania naszych strategii, w ramach takich skoncentrowanych programów jak szkoły letnie ITF.

- g. Zagwarantowanie, że rokowania zbiorowe uwzględniają wszystkich transportowców, włącznie z emerytami.
- h. Zachęcanie afiliantów do angażowania emerytowanych pracowników w działania związkowe, poprzez spotkania i inne inicjatywy.

Wzmacniała naszą przynależność.

- a. Rozwijanie 4 letniej strategii członkostwa w ITF, mającej na celu rozszerzenie afiliacji ITF, promowanie dialogu zwłaszcza w nowych gospodarkach oraz w krajach strategicznych, gdzie istniejąca obecność ITF jest słaba, albo gdzie silne, aktywne związki nie są jeszcze członkami ITF.
- b. Przeanalizowanie naszego obecnego systemu członkostwa i afiliacji celem zajęcia się powodami zaległości związkowych. Zagwarantowanie istnienia działającego systemu składek członkowskich oraz umożliwiającego rzeczywistych liczb członkostwa.
- c. Ocenianie projektów organizacyjnych, dla rozpowszechniania korzyści z wcześniejszego doświadczenia. Przegląd wszystkich obszarów pracy ITF i zarzucenia działań nieefektywnych. Zagwarantowanie wzięcia pod uwagę różnie regionalnych takich jak istnienie porozumień sektorowych.
- d. Stworzenie narzędzi poprawy odpowiedzialności afiliantów za skuteczną realizację programów, oraz wykorzystanie środków. Przegląd skuteczności naszego systemu raportowania i odpowiedzialności za ład na posiedzeniach ITF w okresie 2014-2018. Powołanie pracy sieciowej i konferencji telefonicznych między afiliantami dla dopomożenia w monitorowaniu i wspieraniu trwałego wdrażania programów pracy.

Rozwijała środki, edukację i szkolenia

- a. Stworzenie planowych programów edukacyjnych i materiałów dla wspierania wdrożenia priorytetów 2014-2018, stworzenie strategii finansowania i starania się o źródła alternatywne wspierania takich programów.
- b. Wykorzystanie istniejących projektów organizacyjnych do zidentyfikowania i stworzenia trenerów organizacyjnych i mentorów w regionach i podregionach.
- c. Zbadanie zasadności programów szkolenia przywódczego dla afiliantów ITF.
- d. Stworzenie projektów i misji mających angażować przedstawicieli młodych pracowników w kształtowanie wizji i pracę solidarnościową ITF.

- e. Współpraca z innymi GUF-ami dla dzielenia się środkami szkolenia i innymi, zwłaszcza w projektach strategicznych i na poziomie regionalnym.

Użycie naszego położenia strategicznego

- 125. Transportowcy zajmują strategiczne położenie w gospodarce globalnej, w której towary przenoszone są w ramach korporacji globalnych w ich globalnym łańcuchu zaopatrzeniowym. Operacje transportowe korzystają ze światowych systemów dystrybucji z regionalnymi hubami i korytarzami. Wielonarodowe firmy odgrywają coraz ważniejszą rolę zarówno w transporcie towarowym jak i pasażerskim. Kilka spółek odgrywa silną rolę w kształtowaniu tendencji i warunków w branży. Firmy transportowe korzystają z trans granicznego charakteru swych interesów angażując się w dumping socjalny.
- 126. Powstanie logistyki globalnej nadało strategiczne położenie transportowcom w zglobalizowanej gospodarce. Międzynarodowa koordynacja związkowa powinna umożliwić działania związkowe w kluczowych punktach lewarowania wzdłuż globalnych łańcuchów zaopatrzeniowych.
- 127. W latach 2014 - 2018, ITF będzie:

Wspierała programy międzysekcyjne

- a. Wdrożenie długofalowych i międzysekcyjnych programów strategicznych mających konkretny cel zwiększenia lewarowania związkowego przez globalną i regionalną koordynację związkową i pracę w bardzo nakierowany sposób. Ocena wszystkich istniejących programów i zarzucenie tych nie przynoszących postępu. Uczenie się na sukcesach i dzielenie się najlepszą praktyką, wzajemne napędzanie się i wyciąganie nauk przez różne sektory. Zagwarantowanie pełnego udziału kobiet od planowania do wdrożenia b. Budowanie międzysekcyjnych, międzynarodowych sieci związków zdolnych do identyfikowania punktów lewarowania i realizacji skoordynowanych akcji związkowych na istotnych globalnych i regionalnych firmach logistycznych, hubach i korytarzach. Ocena wszystkich istniejących sieci.
- c. Stworzenie związkowych strategii organizacyjnych dla kobiet transportowców, wzięwszy pod uwagę ich nowe role w branży transportowej. Zidentyfikowanie, gdzie kampanie w s. tymczasowego zatrudnienia kobiet mogą wpłynąć na zorganizowanie.

Koordynowała wzdłuż łańcuchów zaopatrzeniowych

- a. Praca z GUF-ami nad organizowaniem wzdłuż łańcuchów zaopatrzeniowych, Zidentyfikowanie kluczowych detalistów i kluczowych firm transportowych w ramach ich łańcuchów zaopatrze-

niowych. Zidentyfikowanie kluczowych punktów nacisku (porty, huby, korytarze) w ramach tych łańcuchów, gdzie zorganizowanie związkowe może mieć wpływ. Stworzenie regionalnych lub globalnych strategii budowania możliwości i lewarowania oraz osiągnięcie egzekwowalnych norm poprzez IFA lub inne mechanizmy. Praca z GUF-ami na poziomie regionalnym celem zespolenia środków, trenerów organizacyjnych i wdrożenia kampanii. Sekcja rybołówstwa będzie kontynuowała swą wspólną z IUF kampanię ułatwień dla poławiających w okresie 2014-2018. Zespół projektów organizacyjnych logistyki i łańcucha zaopatrzeniowego (SCALOPS) oceni zasadność podobnych projektów w komponente lotnictwa oraz ropy i gazu wraz z innymi GUF-ami w okresie 2014 -2018 SCALOP będzie nadal wspierał kluczowe kampanie w sektorze ropy i gazu, w tym Chevron.

- b. Stworzenie kampanii skoncentrowanych na kluczowych klientach globalnych, dla osiągnięcia porozumień obejmujących „bezpieczne stawki” oraz zasady łańcucha odpowiedzialności, a także prawo do organizowania się.
- c. Projekt stworzenia norm MOP ws. łańcucha zaopatrzeniowego otrzyma priorytet w okresie 2014-2018.
- d. Wzmocnienie Globalnej Sieci Dostaw ITF i wsparcie wdrożenia strategii sieci. Zachęcanie do głębszego zaangażowania się i koordynacji wśród afiliantów i GUF-ów i rozwój edukacji dla wsparcia udziału afiliantów w sieci. Monitorowanie zmian w branży i dostosowywanie w miarę potrzeb zakresu sieci.

Koncentrowała się na hubach i korytarzach

- a. Utrzymywanie zorganizowania w głównych hubach kontenerowych i wzdłuż łańcucha hubów kontenerowych, takiego jak M Śródziemne, K Sueski, M. Czerwone. Region Świata Arabskiego sprioretyzuje łańcuch terminali APM od M. Śródziemnego do Czerwonego.
- b. Zidentyfikowanie i wybranie kluczowych śródładowych stacji kontenerowych i korytarzy kolejowych, powiązanych z hubami portowymi, takich jak korytarz portowo - kolejowy Mumbai-.Delhi
- c. Stworzenie projektów organizacyjnych skoncentrowanych na multimedialnych korytarzach transportowych. Afrykańskie biuro regionalne nadał priorytet Korytarzowi Północnemu z Kenii do 5 innych krajów afrykańskich. W okresie 2014-2018 zidentyfikuje i stworzy jeszcze jeden projekt korytarzowy.
- d. Budowanie solidarności wzdłuż korytarzy transportowych dla ustanowienia jednolitych wysokich norm zapobiegających dumnpingowi socjalnemu. Afrykańskie biuro regionalne nada

w okresie 2014 - 2018 priorytet ustanowieniu norm jednolitych dla kierowców w korytarzu Zachodniej Afryki.

Wzmacniała kampanię FoC

- a. Kontynuacja wdrażania polityki z Mexico City i rezultatu przeglądu kampanii ITF związku globalnego dla zajęcia się tanimi banderami.
- b. Wzmocnienie i ulepszenie unikalnych rokowań zbiorowych na poziomie branżowym ze spółkami żeglugowymi w Międzynarodowym Forum Negocjacyjnym (IBF).
- c. Egzekwowanie układów ITF na stalkach poprzez inspekcje i akcje związkowe. Wzmocnienie inspektoratu ITF i wdrożenie zaleceń przeglądu inspektoratu. Poprawa egzekwowania norm minimalnych ITF przez wspieranie i budowanie zdolności wśród afiliantów morskich.
- d. Kontynuowanie lobbowania na rzecz wyższych norm w branży i na rzecz „prawdziwego powiązania” między banderą statku a krajem, w którym jest jego własność i z którego jest on kontrolowany.
- e. Reagowanie na tendencję automatyzacji w portach pozwalających ważnym hubom logistycznym obsłużyć nową generację super-kontenerowców.

Wybierała za cel logistykę.

- a. Wybranie jako cel organizowania wśród kluczowych globalnych operatorów logistycznych takich jak globalne firmy dostaw albo globalne sieci operatorów terminali. Ustanowienie globalnych sieci związkowych dla wsparcia organizowania, w tych firmach; stworzenie dialogu ze spółkami globalnymi; podpisywanie globalnych porozumień ramowych.
- b. Monitorowanie, poprzez globalną sieć dostaw, ocenianie zmian w IT, magazynowaniu, detalu, łańcuchu zaopatrzeniowym i logistyce oraz ich wpływu na pracowników i pracodawców. Dostosowywanie zakresu sieci w miarę ewoluowania branży.

Sprawianie, że solidarność działa: obrona praw pracowniczych i międzynarodowych norm Pracy

128. ITF dumna jest z notowań w tworzeniu akcji solidarnościowych szybkiego reagowania dla wspierania afiliantów w istotnych sporach lub stojących wobec naruszeń praw związkowych. Potrzebne są strategie zajęcia się wielonarodowymi korporacjami stosującymi strategie pracy często naruszające prawa pracownicze, Niektóre kraje na przykład pewne

państwa Zatoki Perskiej, korzystają z braku praw pracowniczych dla zwiększenia przewagi konkurencyjnej.

129. ITF prowadzi także kampanię na rzecz międzynarodowych norm pracy, które są jednym z najważniejszych środków dających ochronę pracownikom.
130. ITF gotowa jest aktywnie bronić prawa wszystkich transportowców i ich związków na całym świecie, a w szczególności pracowników doświadczających przemocy i morderstw za działalność związkową.
131. Istnieją różne formy działania solidarnościowego jakie podejmować mogą związki, ale nie będą one miały wielkiego znaczenia jeśli nie będzie im towarzyszyła zdolność i gotowość związków do realizacji akcji protestacyjnych mogących zaszkodzić pracodawcy. Nie istnieje substytut zdolności podejmowania takich działań, dlatego budowanie siły związkowej jest w sercu strategii ITF.
132. Spółki wielonarodowe i operatorzy globalni często stosują strategie pracownicze oparte o zróżnicowane środowiska pracowniczych w różnych krajach, albo wynajmowania do antyzwiązkowych kontrahentów. ITF musi dysponować strategiami zajmującymi się strategiami pracowniczymi globalnych spółek.
133. ITF uzyskała znaczne korzyści w zakresie ochrony praw marynarzy kiedy w roku 2006 podpisana została Konwencja Pracy na Morzu, dając siłę prawa międzynarodowego w zakresie praw minimalnych dla marynarzy. Chociaż potrzebna jest dalsza praca dla zagwarantowania skutecznego wdrożenia MLC przez rządy, istnieją inne grupy pracowników w zglobalizowanym zliberalizowanym transporcie, którzy mogliby skorzystać na podobnych instrumentach międzynarodowych.
134. W okresie 2014 - 2018 ITF będzie:

Podtrzymywać świadczenie solidarności

- a. Szybkie i zdecydowane reagowanie na wszelkie przypadki morderstw, aresztowań lub poważnych naruszeń praw związkowych. Przeprowadzanie misji międzynarodowych w sytuacji zaistnienia szczególnej pilności lub wysokiej wartości strategicznej.
- b. Stworzenie długofalowych kampanii na rzecz praw związkowych w krajach o wysokiej wartości strategicznej, przy koordynacji tego z innymi GUF-ami i MKZZ.
- c. Budowanie międzynarodowej sieci związkowej w ramach spółek wielonarodowych, zdolnej do wywierania nacisków w przypadku sporu jakiegokolwiek związku. W ramach operacji danej spółki. Koordynowanie tego z innymi związkami globalnymi. Będzie to obejmowało zaangażowanie w strategię rynków kapitałowych aby wywierać naciski na wybranych pracodawców.
- d. Stworzenie karty zachowania korporacyjnego mającej zastosowanie kiedy wielonarodowe fir-

- my naruszają podstawowe prawa pracownicze, z udziałem związków w kraju gospodarza, w ramach strategii lewarowania i koordynacji.
- e. Wykorzystanie sieci związkowych do realizowania akcji solidarnościowych wzdłuż łańcucha zaopatrzeniowego.
 - f. Dalszy rozwój strategii komunikacyjnych i systemów umożliwiających ITF szybką mobilizację dla wdrożenia działań solidarnościowych i wywierania nacisków na spółki i rządy, włącznie z budowaniem sieci związkowych specjalistów od komunikacji.
 - g. Wykorzystanie krajowych komitetów koordynacyjnych (NCC) bardziej skutecznie jako mechanizmów realizowania solidarności. Budowanie mobilizacji młodych transportowców i kobiet do tych akcji.
 - h. Promowanie i zachęcanie do sojuszy regionalnych i sieci dla udzielania wsparcia i solidarności afiliantom prowadzącym spór.
 - i. Kontynuowanie strategii angażowanie szerszego grona wspierających w ramach globalnego ruchu pracowniczego a także wśród przyjaznych pracownikom NGO (Non Government Organization) i grup społecznościowych.

Strategicznie wybierała przypadki i nadawała im priorytet.

- a. Stworzenie procesu priorytetyzacji akcji zajmujących się poważniejszymi i pilniejszymi przypadkami naruszeń praw związkowych, zwłaszcza w sytuacji więzienia. lub przemocy wobec liderów związkowych. Włączenie stosowania misji międzynarodowych do afiliantów. Obrona prawa do strajku.
- b. Koordynowanie z innymi związkami globalnymi strategii dającej priorytety pewnym krajom gdzie naruszane są prawa związkowe, celem wspólnego prowadzenia długofalowych kampanii solidarnościowych.
- c. Sprawdzenie gdzie utrudnia się strategię organizowania związkowego przez naruszanie praw związkowych i potraktowanie tego jako priorytet.
- d. Praca z innymi związkami globalnymi mając na celu nie związkowe państwa suwerenne. Przeprowadzenie ważnej kampanii w okresie 2014 - 2018 przeciwko anty-unionizmowi, oraz wyzyskowi pracy migrantów w operacjach transportowych i logistycznych w państwach Zatoki Perskiej, włącznie ze skoncentrowaniem się na Emirates i Qatar Airways. Powiązanie z szerszą kampanią MKZZz nakierowaną na Puchar Świata FIFA i inne ważne wydarzenia.
- e. Skoncentrowanie się na regionach i sektorach, gdzie ITF może wnieść najwięcej i gdzie istnieją

największe możliwości, traktując to jako priorytet.

- f. Znaleźcie drogę możliwie najskuteczniejszego zajmowania się niezbędną pracą rutynową dla skoncentrowania się na priorytetach organizacyjnych i prowadzeniu kampanii.
- g. Stworzenie innowacyjnych strategii finansowania.

Rozszerzała nasze narzędzia i taktyki.

- a. Stworzy pomysły i kreatywne strategie wpływania na relacje inwestorów i klientów, albo wizerunek marki.
- b. Rozszerzy zdolność w zakresie ITF mapowania i badań mediów społecznościowych, oraz komunikacji i innowacyjnych kampanii. Wymiana najlepszej praktyki poprzez takie inicjatywy jak centra doskonałości.
- c. Wyposaży liderów związkowych w nowe narzędzia i taktyki oraz pomoże związkom rozpowszechniać informacje ITF wśród swych członków.
- d. Stworzy i przetestuje skuteczne stosowanie takich instrumentów międzynarodowych jak wytyczne OECD, korporacyjna odpowiedzialność społeczna (CSR) i inne mechanizmy, włącznie z tymi w ramach porozumień handlowych dla naciskania na spółki wielonarodowe, oraz prowadzenie szkolenia wokół ich skutecznego stosowania.
- e. W pełni wykorzystywanie instrumentów MOP i procesu składania skarg oraz publicznego nagłaśniania prowadzonych spraw.
- f. Wykorzystywanie postanowień o minimalnych normach pracy w Komitecie Norm Pracy MOP (IFC).
- g. Walka o zasadę aby firmy akceptowały istnienia łańcucha odpowiedzialności od głównej spółki przez cały jej łańcuch zaopatrzeniowy, w tym kontrahentów i zaopatrujących. Włączenie tego do całego planowania strategicznego ITF.

Zajmowała się dyskryminacją.

- a. Zajęcie się przypadkami dumpingu socjalnego, zwłaszcza gdzie pracujące kobiety i młodzi ludzie zmuszani są do poświęcania swych praw aby zdobyć pracę.
- b. Walka z tworzeniem i wykorzystywaniem „żółtych związków” przez pracodawców i rządy, jak to jest agresywnie realizowane w takich krajach jak Meksyk.
- c. Stawienie wyzwania prawu firm do angażowania się w dumping socjalny, jak to miało miejsce w sprawie Viking w UE , oraz szerzej w kontekście tanich bander i międzynarodowych przewoźników ciężarówkami.

- d. Kampania na rzecz utrzymywania praw kobiet pracujących i wyeliminowania przemocy wobec kobiet oraz zagwarantowania tego wysoko w agendzie związkowej, włącznie z prawami macierzyńskimi równym wynagrodzeniem, prawami rodzinnymi oraz kobietami w „nie tradycyjnych” rolach transportowych.
- e. Walka z dyskryminacją wobec pracowników cierpiących na HIV/AIDS. Utrzymanie kampanii ITF na rzecz klauzul HIV/AIDS w układach zbiorowych pracy.

Poprawą minimalnych norm pracy

- a. Dalsze reprezentowanie stanowiska pracowników w kształtowaniu norm operacyjnych i bezpieczeństwa w organach międzynarodowych, takich jak IMO, ICAO.
- b. Zachęcanie do dalszych ratyfikacji i wspieranie wdrażania Konwencji Pracy na Morzu (MLC) dla ochrony warunków marynarzy i nakładania odpowiedzialności finansowej oraz wykorzystywanie MLC jako narzędzia rozwijania uzwiązkowienia wśród marynarzy.
- c. Zachęcanie do bardziej aktywnego udziału afiliantów w Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego ITF (MSC) oraz zapewnienie, że praca MSC jest wspierana niezbędnymi środkami finansowymi i kadrowymi oraz fachowością.
- d. Określenie specjalnych działań związkowych dla rozwoju norm MOP, włącznie z 4-letnim programem ustanowienia nowych minimalnych norm pracy dla globalnych łańcuchów zaopatrzeniowych, w oparciu o doświadczenia ITF jeśli chodzi o MLC.
- e. Utrzymywanie kampanii zajmowania się słabościami w stosowaniu prawa międzynarodowego, co pozwala na istnienie FoC w branży morskiej.
- f. Stworzenie kampanii strategicznej uniemożliwiającej pojawienie się systemu podobnego do FoC w branży lotnictwa, praca z MOP w obronie przed tym i dla zapewnienia, że przepisy międzynarodowe lotnictwa cywilnego tworzone przez ICAO obejmują ochronę pracowników.
- g. Wspieranie pracy ETF w zakresie ochrony norm pracy w UE, oraz koordynacji regionalnej ITF w innych regionach, gdzie pojawiają się regionalne bloki gospodarcze.
- h. Zapewnienie, że kampanie związkowe i organizacyjne nadają priorytet o charakterze prawa dla zdrowych i bezpiecznych miejsc oraz warunków pracy. Stworzenie metodologii identyfikowania kluczowych zagadnień BiHP dla pracowników transportu we wszystkich branżach.
- i. Wspieranie kampanii na rzecz poprawy norm bezpieczeństwa, włącznie z bezpieczeństwem operacyjnym na kolejach i w innych formach transportu publicznego.
- j. Praca z innymi związkami globalnymi na rzecz wywierania nacisków na rzecz włączenia azbestu chryzolitowego do Konwencji Rotterdamskiej.
- k. Budowania krajowego i międzynarodowego wsparcia dla konwencji MOP dotyczącej przemocy na podstawie płci i molestowania seksualnego, jako części kampanii kobiet transportowców ITF.
- l. Naciskanie na rządy aby przyjmowały podstawowe normy pracy włącznie z ratyfikowaniem Konwencji MOP 87, 98 i innych, w tym 138 (dotyczącej wieku minimalnego dopuszczenia do Pracy).



Od lewej: Prezydent ITF Paddy Crumlin, Gospodarz Kongresu Ekaterina Jordanowa, Sekretarz Generalny ITF Steve Cotton,

Wiadomości ITF - Wiadomości ITF Wiadomości ITF

Spotkanie Międzynarodowej Rady Pracowników Portowych (IDC) i Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF).

Wspólny komunikat prasowy.

W dniu 5-go lutego 2016 roku w Barcelonie spotkali się przedstawiciele Międzynarodowej Rady Pracowników Portowych (IDC) oraz Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) aby omówić możliwości rozszerzenia współpracy w celu obrony miejsc pracy i praw pracowników portowych.

Po spotkaniu strony ogłosiły wspólny komunikat, w którym czytamy:

Przedstawiciele IDC i ITF spotkali się 5-go lutego w Barcelonie i uzgodnili wypracowanie sposobów ściślejszej współpracy w celu wzmocnienia solidarności między portowcami na całym świecie i wzajemnego wspierania się w walce przeciwko atakom na warunki pracy portowców oraz ich bezpieczeństwo pracy

Te wspólne wyzwania, które stają przed portowcami są wynikiem znaczących zmian w transporcie morskim oraz działań niektórych pracodawców i rządów dążących do wprowadzenia neoliberalnych działań, charakteryzujących się deregulacją standardów pracy i jej bezpieczeństwa a także coraz częstszym zatrudnianiem dorywczych pracowników. Coraz częściej łamane są umowy zbiorowe i jesteśmy zainteresowani zapewnieniem właściwych warunków bezpieczeństwa pracy, jak i staraniami aby możliwości portowców do zrzeszania się i działania w związkach zawodowych nie były ograniczane.

Powołaliśmy wspólny Komitet do opracowania strategii i planu działania w kluczowych dla wszystkich portowców na świecie problemach i wyzwaniach, które wszyscy napotykamy.

W szczególności nasze organizacje będą działać wspólnie w sprawach:

- kampanii i solidarnego poparcia w celu zabezpieczenia praw portowców na szczeblu międzynarodowym, szczególnie w firmach globalnie obsługujących terminale.
- odpowiednim zarządzaniu automatyzacją, zabezpieczającą prace mocujące ładunki oraz poszanowaniem kompetencji portowców.



Przewidujemy aktywną i owocną współpracę między naszymi organizacjami, zmierzającą do zbudowania silnej pozycji portowców na świecie.

Paddy Crumlin, przewodniczący Komitetu Sekcji Dokerów ITF, skomentował: *„Jest to przełomowe wydarzenie. Obie organizacje najlepiej nadają się promowania najważniejszych dla portowców praw.”*

Jordi Aragunde, generalny koordynator IDC dodał; *„Dzisiejsze spotkanie to zaledwie początek dalszych wspólnych działań zmierzających do pomocy wszystkim dokerom na świecie. To prawdziwa przyjemność widzieć, że przyniosło ono konkretne wyniki”.*

Torben Seebold, wiceprzewodniczący Komitet Sekcji Dokerów Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) i Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) powiedział: *„Portowcy wykonują ciężką i często niebezpieczną pracę, która rzadko jest doceniana tak, jak na to zasługuje. ITF i IDC postanawiają to zmienić”.*

Koordynator europejskiej strefy IDC, Anthony Tetard, stwierdził: *„Portowcy stoją przed wyzwaniami, które wymagają wspólnych działań i wspólnej odpowiedzialności. Dzisiaj je podjęliśmy i uzgodniliśmy”.*

*tłumaczenie ze strony internetowej ITF
Barbara Kubach-Chęcińska*

Kampania

ITF

przeciwko

“TANIM BANDEROM”

w liczbach



INSPEKcje ITF

(2014)

Całkowita liczba skontrolowanych statków w podziale na te, na których inspekcje nie wykazały żadnych problemów i te, gdzie znaleziono naruszenia.



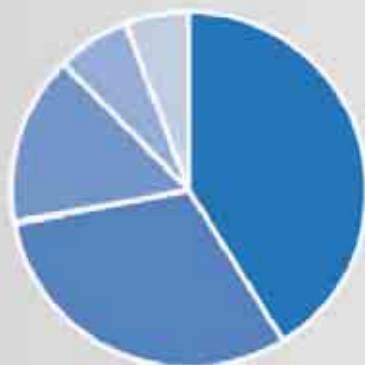
Suma
odzyskanych
zaległych wynagrodzeń
(2014)



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



5 Głównych problemów spotykanych w czasie inspekcji ITF



- Należne wynagrodzenia **1,589**
- Naruszenia kontraktów **1,189**
- Brak zgodności z normami międzynarodowymi **589**
- Naruszenie klauzul o obsłudze ładunku **258**
- Medyczne **223**

Marynarze i statki objęci układami zbiorowymi ITF

269,641
Liczba stanowisk objętych układami ITF

12,467
Całkowita liczba układów ITF



Przewodnik ITF

Jak uzyskać pomoc

Jak odnaleźć marynarski Związek Zawodowy lub Inspektora ITF

Zawsze Twoim pierwszym punktem kontaktowym, powinien być Twój Związek Zawodowy – jeśli nie jesteś jeszcze członkiem marynarskiej „Solidarności”, znajdziesz w tym wydaniu biuletynu deklarację członkowską. Jeżeli jesteś członkiem związku i potrzebujesz natychmiastowej pomocy na burcie – skontaktuj się z Inspektorem ITF.

Na stronie www.itfseafarers.org możesz znaleźć kontakt do afiliowanych w ITF marynarskich związków zawodowych oraz Inspektorów ITF – kliknij zakładkę „Find an Inspector or Union”.

Jeśli używasz smartfona lub tabletu pobierz DARMOWĄ Aplikację „ITF Seafarers” z www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- Znajdziesz w niej dane kontaktowe z najbliższym inspektorem ITF, koordynatorem lub związkiem zawodowym
- Sprawdzisz podstawowe informacje o statku, zanim zaokrętujesz

Pobierz darmowy czytnik kodów QR na swój smartfon i zeskanuj poniższy kod



Dostępne na:



Jak skontaktować się z ITF?

ITF prowadzi globalną linię wsparcia dla marynarzy, dostępną całą dobę. Osoby odbierające rozmowy mówią w wielu językach i są dobrze przygotowane by podjąć Twoją sprawę. Zapewnią Ci wstępną poradę i odniosą się do Twoich problemów i pytań.

W godzinach pracy biura możesz skontaktować się z ITF w Londynie
+44(0)2079409287
ITF Helpline (24 godziny):
+44(0)2079409280
SMS+44(0)7950081459
E-mail: help@itf.org.uk

Zanim zadzwonisz

Przygotuj istotne informacje, używając poniższej listy:

O sobie

- Imię i Nazwisko
- Stanowisko na statku
- Kraj pochodzenia
- Dane kontaktowe

O statku

- Nazwa
- Bandera
- Numer IMO
- Aktualna pozycja
- Liczba członków załogi i ich pochodzenie

O problemie

- Opisz swój problem
- Jak długo jesteś na statku?
- Czy problem dotyczy wszystkich członków załogi, części? Ilu osób?

Centra Marynarzy

Centra Marynarzy dają wsparcie, dysponują udogodnieniami abyś mógł skontaktować się ze swoimi bliskimi oraz zapewniają miejsce, w którym możesz po prostu odpocząć z dala od statku.

By znaleźć najbliższe Centra Marynarzy pobierz darmową aplikację „Shoreleave”:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Dostępne na urządzenia:



WIRUS ZIKA



INFORMACJA DLA MARYNARZY

Jeśli jesteś na statku podróżującym do kraju dotkniętego obecnie chorobą wirusową Zika, te porady pomogą Tobie i innym członkom załogi uchronić się przed zarażeniem.

NAJWAŻNIEJSZE FAKTY

- Zachorowanie na wirus Zika jest spowodowane poprzez ukąszenie zakażonego komara z gatunku Aedes - tego samego, który rozprzestrzenia wirus dengi, chikungunya oraz żółtej febry.
- Prze 2 – 7 dni osoby zarażone chorobą wirusową Zika, zwykle mają łagodną gorączka, wysypkę i zapalenie spojówek.
- Aktualnie nie ma określonego leczenia lub szczepionki dostępnej przeciwko tej chorobie.
- Najlepszym sposobem zapobieżenia chorobie jest ochrona przed ukąszeniami komarów.
- Wirus występuje w obszarach tropikalnych, tam gdzie są duże populacje komarów, głównie w rejonach Afryki, obu Ameryk, Azji i Pacyfiku.
- Na podstawie dostępnych danych dotyczących choroby wirusowej Zika, Światowa Organizacja Zdrowia nie zaleca ograniczenia podróży czy relacji handlowych.

ZAGROŻENIA DLA ZDROWIA

- Dla większości ludzi objawy są łagodne ale niewiele wiadomo jeszcze o skutkach powikłań choroby.
- Wirus stanowi największe zagrożenie dla zdrowia kobiet, które są w ciąży lub planują zajść w ciążę, ponieważ wirus może być powiązany z podwyższeniem ryzyka narodzin dzieci z małą głową (małe głowy z powodu nieprawidłowego rozwoju mózgu) w Brazylii.
- Zostały odnotowane przypadki rozprzestrzenianie się wirusa poprzez transfuzję krwi oraz kontakty seksualne.

OBJAWY

- Okres inkubacji (czas od zarażenia do objawów) trwa zazwyczaj do kilku dni.
- Objawy - które obejmują gorączkę, wysypki skórne, zapalenie spojówek (czerwone oczy), bóle mięśni i stawów, zmęczenie i ból głowy - są podobne do innych chorób, takich jak denga.
- Objawy są zazwyczaj łagodne i trwają od 2 do 7 dni.
- Poinformuj kapitana statku oraz lekarza, jeśli uważasz, że masz objawy choroby wirusowej Zika.

WIRUS ZIKA



INFORMACJA DLA MARYNARZY

LECZENIE

Nie ma konkretnego leczenia choroby wirusowej Zika. Leczyć można wyłącznie objawy. Jeśli zaraziłeś się wirusem Zika pamiętaj, że przy wystąpieniu pierwszych objawów powinieneś koniecznie powiadomić Kapitana statku oraz:

- Skontaktuj się niezwłocznie z lekarzem.
- Dużo odpoczywaj.
- Pij dużo płynów, by zapobiec odwodnieniu organizmu.
- Lecz ból i gorączkę powszechnie stosowanymi lekami.

PROFILAKTYKA

Najlepszym sposobem, aby zapobiec Zika - i innym chorobom, które są przenoszone przez komary - jest zapobieganie ukąszeniom komarów, w jednym z krajów dotkniętych ogniskami wirusa:

- Stosuj środki odstraszające komary.
- Jeżeli to możliwe - noś ubrania (najlepiej w jasnym kolorze), które zakrywają jak największą część ciała.
- Używaj barier fizycznych by oddzielić się od komarów (moskitiery, rolety, zamknięte drzwi i okna).
- Śpij pod moskitierą – ochroń swoją koję.
- Opróżnij, wyczyść lub zakryj zbiorniki z wodą – takie jak wiadra – aby usunąć miejsca, w których komary mogą się rozmnażać.
- Podczas epidemii, organy służby zdrowia mogą zlecić, by zostało przeprowadzone rozpylanie środków owadobójczych.
- Środki owadobójcze zalecane przez WHO mogą być również wykorzystywane jako środki niszczące larwy w odkażaniu stosunkowo dużych zbiorników wodnych.
- Jeśli zaraziłeś się Zika, w ciągu pierwszego tygodnia od zakażenia, postaraj się zapobiec w największym możliwym stopniu dalszym ugryzieniom komarów, tak aby wirus, który znajduje się we krwi nie rozprzestrzenił się na innych ludzi poprzez ukąszenia komarów.

DODATKOWE PORADY DLA KOBIEŃ MARYNARZY, KTÓRE SĄ W CIĄŻY LUB PLANUJĄ ZAJŚCIE W CIĄŻĘ

Dopóki nie będzie wiadomo więcej na temat potencjalnego związku między wirusem Zika u kobiet w ciąży i małogłowiem wśród noworodków - jeśli jesteś w ciąży lub planujesz zajść w ciążę, zachowaj szczególną ostrożność, aby uchronić się przed ukąszeniami komarów (patrz PROFILAKTYKA)

- Jeśli jesteś w ciąży i podejrzewasz, że masz chorobę wirusową Zika – skonsultuj się lekarzem statkowym w celu ścisłego monitorowania stanu zdrowia w czasie ciąży, lub skonsultuj się z lekarzem w najbliższym porcie.
- W niektórych krajach zaleca się kobietom rozważenie odłożenia planowania rodziny.

ITF będzie w dalszym ciągu monitorował sytuację i informował inspektorów oraz marynarzy, wraz z rozwojem jak i we właściwym czasie. Polecamy Twojej uwadze, stronę Międzynarodowej Organizacji Zdrowia (WHO) poświęconą wirusowi Zika :
www.who.int/emergencies/zika-virus/en/.

PORADY DLA MARYNARZY

Zmiany w strefach zagrożonych działaniami o charakterze wojennym oraz wysokiego ryzyka – Nigeria i Benin.

Informujemy, że po konsultacjach pomiędzy Sekcją Marynarzy Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) oraz Międzynarodowym Stowarzyszeniem Pracodawców (IMEC) osiągnięto porozumienie w zakresie obecnych stref zagrożonych działaniami wojennymi i wysokiego ryzyka. Strefy, o których mowa dotyczą układów zbiorowych pracy typu IBF zawartych pomiędzy pracodawcami (armatorami) stowarzyszonymi w IMEC oraz związkami zawodowymi afiliowanymi w ITF.

Zmiany weszły w życie 22 lutego 2016 roku. Jednocześnie przypominamy, iż w układach zbiorowych typu IBF znajduje się zapis nakazujący utrzymanie aktualnej listy obszarów zagrożonych działaniami wojennymi oraz wysokiego ryzyka w miejscu dostępnym dla załogi.

Na podstawie uzgodnień dodaje się strefę 12 Nm wzdłuż brzegu Nigerii oraz Beninu.

Obszar wysokiego ryzyka IBF - Zatoka Gwinejska z wyłączeniem MEZ (Maritime Exclusion Zones), SSA (Secure Anchorage Area) oraz STS (Ship to Ship Zone).

łączone z obszarów wysokiego ryzyka (High Risk Area) i są uznawane jako obszary zagrożone (Extended Risk Zone).



W powyższych obszarach powinny obowiązywać poniższe zasady:

1. Wszyscy armatorzy eksploatujący statki lub inne jednostki / instalacje w powyższych obszarach powinny mieć wystarczające środki bezpieczeństwa (ochrony) dla swoje załogi, które w zależności od zagrożenia powinny zapewnić odpowiednią ochronę, pomoc jak i wyrównanie dla załogi. W szczególności powinno się zagwarantować, iż:

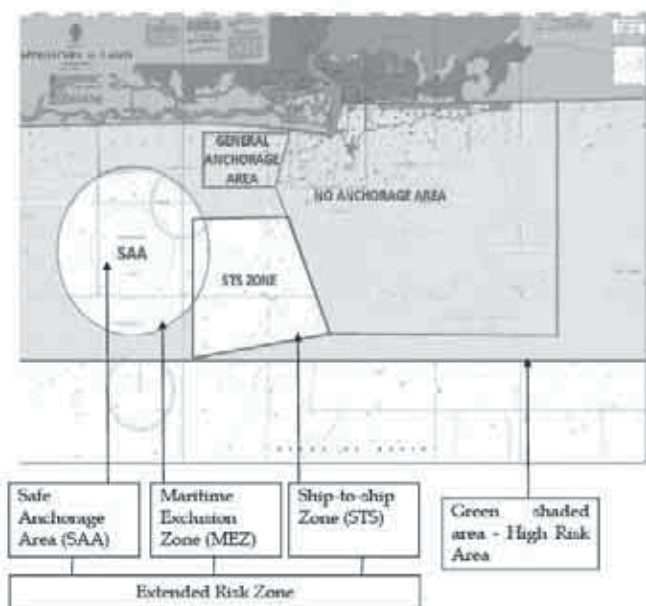
W momencie wejścia statku w powyższe obszary jak i później przez cały jego pobyt, marynarze powinni mieć podwyższoną ochronę zapewniającą właściwy poziom bezpieczeństwa wspomniany np. w publikacji Best Management Practice.

2. W portach obejmujących powyższe kraje jak i na wewnętrznych torach wodnych oraz instalacjach offshore dodatkowe środki ochrony redukujące łatwość podejścia i wejścia na pokład powinny zostać wdrożone. Środki te powinny między innymi obejmować wzmożoną obserwację, posiadanie planu awaryjnego i planu działań wystarczająco zabezpieczające załogę jak i niezawodny kontakt z właściwymi władzami. Ilość wdrażanych środków ochrony powinna zależeć od rodzaju jednostki, jej wielkości i wysokości wolnej burty.

3. Przed podejściem do portu należy zasięgnąć szczegółowych wskazówek dotyczących bezpieczeństwa jak i wejścia i wyjścia z portu powinny być ustalane mając

Chart 2a: MEZ, SAA, STS, West Africa

Addendum 2



Obszar wysokiego ryzyka obejmuje: wody terytorialne Beninu i Nigerii, włączając w to porty, terminale, redy, kotwicowiska, deltę Nigru, wewnętrzne tory wodne, obszary portowe z wyłączeniem sytuacji gdy statek jest bezpiecznie zacumowany do nabrzeża lub boi cumowniczej SBM w strzeżonym obszarze portowym. MEZ, SSA i STS są wy-

na uwadze patrole prowadzone przez lokalne władze na tych obszarach.

4. Zejście na ląd powinno być zakazane poza wyjątkowymi sytuacjami oraz nagłymi wypadkami.
5. Zwyczajowe podmiany załogi nie powinny się odbywać w tych portach, chyba że są niezmiernie potrzebne.
6. W normalnej sytuacji armator powinien powiadomić marynarza, jeżeli statek będzie się udawał w powyższe obszary, nie mniej niż z 30 dniowym wyprzedzeniem.
7. W momencie otrzymania tej wiadomości marynarz może użyć swojego prawa do repatriacji na koszt armatora wraz z pełnym wynagrodzeniem do dnia powrotu do kraju. Jeżeli armator nie ma możliwości powiadomić marynarza z zachowaniem 30 dniowego wyprzedzenia (np. z powodu zmiany rozkładu rejsów), armator powinien podjąć wszelkie możliwe kroki aby repatriować marynarza, na jego żądanie, przy najbliższej okazji, na koszt pracodawcy, wraz z wszelkimi nabytymi prawami.
8. Armator powinien wypłacić, każdemu marynarzowi wyrażającemu zgodę na pracę w powyższych obszarach sumę równą 100% płacy zasadniczej za każdy dzień pobytu marynarza w tych strefach jak i podwoić rekompensatę w razie śmierci lub trwałego uszkodzenia ciała.

Powyższe jest określone jako minimum, które pracodawca / armator powinni zapewnić i nic nie stoi na przeszkodzie aby lepsze rozwiązania zostały wdrożone.

Zapraszamy wszystkich marynarzy, którzy chcieliby otrzymać więcej informacji na temat typu układów zbiorowych, do kontaktu ze swoim związkiem zawodowym afiliowanym w ITF.

T.L.



Publikacja Best Management Practice do pobrania ze strony:
http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/BMP4_lowres.pdf



Nowe zmiany w MLC'2006

Zgodnie z przyjętą zasadą w konwencji MLC'2006, która polega na ciągłym przeglądzie i aktualizacji tej przełomowej dla środowiska marynarskiego konwencji - w dniach 8-10 lutego odbyła się druga sesja Specjalnego Trójstronnego Komitetu, na której zostały przyjęte nowe poprawki do konwencji.

Poprawki zgłoszone przez organizacje marynarzy zostały przyjęte i zakładają:

1. Marynarz, który zostanie uprowadzony przez piratów, będzie miał naliczane i wypłacane wynagrodzenie za cały czas przebywania w niewoli, nawet w sytuacji gdy jego kontrakt wygaśnie, a on sam będzie wciąż uprowadzony
2. Każde państwo członkowskie, które ratyfikowało MLC'2006 zapewni, że armatorzy którzy pływają pod jego banderą będą posiadali odpowiednie polityki przeciwdziałania i eliminacji molestowania i znęcania się w miejscu pracy.

Doradztwo podatkowe, rozliczenia PIT, kursy, porady prawne...

Marynarze z „Solidarności” mają taniej!
 Informujemy, że NSZZ „Solidarność” prowadzi swój program rabatowy dla członków związku. Na terenie całego kraju członkowie solidarności mogą w punktach, które przystąpiły do „Programu Grosik” nabywać produkty i usługi w korzystniejszej cenie.

Spośród wielu punktów, które należą do programu - warto wymienić w tym miejscu Kancelarię Finansowo-Prawną dla Marynarzy Easy-Ocean Sp. z o.o, która członkom „Solidarności” udziela **10% rabatu** na wszystkie swoje usługi, w tym m.in. rozliczanie PIT czy prowadzenie spraw przed urzędami skarbowymi. Więcej informacji oraz adres placówki znajdziesz na www.easyocean.pl





Kolejnym miejscem, gdzie „Nasi” marynarze mogą skorzystać ze zniżek to Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej. Ośrodek udziela 5% rabatu - podstawowe kursy dla marynarzy, wyższe kursy oraz odnowienia kursów wymagane konwencją STCW.

Szczegółowy wykaz organizowanych kursów można znaleźć na stronie www.oszgm.com.

Jak zostać kucharzem okrętowym

W związku z trudną sytuacją na morskim rynku pracy, odnotowaliśmy wiele zapytań od marynarzy, chcących zmienić swoje kwalifikacje, jakie wymogi trzeba spełnić, aby uzyskać świadectwo kucharza okrętowego. Poniżej informacje, w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych.

Do uzyskania świadectwa **młodsze kucharza okrętowego** wymagane jest przeszkolenie wynikające z konwencji STCW w zakresie:

- indywidualnych technik ratunkowych,
- ochrony przeciwpożarowej (stopień podstawowy),
- elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej (podstawowy),
- bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

Do uzyskania świadectwa kucharza okrętowego musimy posiadać:

- wykształcenie zawodowe lub średnie w zawodzie kucharz i dodatkowo 12-miesięczną praktykę pływania na statkach morskich,
- Dyplom Mistrza Kucharskiego oraz 3 miesięczną praktykę pływania na statkach morskich
- lub posiadać 24 miesięczną praktykę pływania na statkach morskich jako pomocnik kucharza oraz dodatkowo złożenie egzaminu.

Niektórzy armatorzy wymagają dodatkowo posiadanie świadectwa marynarza wachtowego lub świadectwa starszego marynarza ze względu na uczestniczenie kucharza w manewrach i pracach pokładowych.

Ten wymóg dotyczy najczęściej zatrudnienia na małych statkach typu coaster. Są także statki, na których kucharz pełni funkcje stewarda. W takim wypadku, do jego obowiązków oprócz gotowania należy pranie i sprzątanie nadbudówki.

Przyjrzyj się starannie zanim podpiszesz...

Najlepszą gwarancją właściwych warunków zatrudnienia na morzu jest podpisanie umowy zgodnej z zatwierdzonym przez ITF układem zbiorowym.

W innym przypadku, o czym pisaliśmy już kilkakrotnie, należy się kierować pewnymi zasadami, które wymieniamy poniżej.

- Nie podejmuj pracy na statku bez umowy o pracę na piśmie.
- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco, albo kontraktu wiążącego Ciebie z warunkami pracy, z którymi jesteś nie zapoznany
- Sprawdź, czy podpisana umowa odnosi się do Zbiorowego Układu Pracy (CBA) Jeżeli tak, upewnij się, że w pełni znane są Tobie warunki CBA oraz zachowuj jego kopie wraz z umową.
- Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy zezwalającej na dokonywanie zmian okresu kontraktowego według wyłącznego uznania armatora. Wszelkie zmiany uzgodnionego okresu powinny być wprowadzone za obopólną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wypłacane wynagrodzenie zasadnicze i upewnij się, że podstawowy czas pracy jest wyraźnie zdefiniowany (na przykład 40,44 lub 48 godzin tygodniowo) Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) stwierdza, że podstawowy czas pracy powinien wynosić maksymalnie 48 godzin w tygodniu
- Upewnij się, na jakich zasadach odbywa się praca w nadgodzinach. Może to być ryczałt za wszystkie nadgodziny lub każda nadgodzina liczona osobno.
- MOP stwierdza, że wszystkie nadgodziny powinny być opłacane wg stawki wynoszącej minimum 1,25 normalnej stawki godzinowej.
- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa ile otrzymasz dni płatnego urlopu miesięcznie. MOP stwierdza, że urlop płatny nie powinien być krótszy niż 30 dni rocznie (2,5 dnia za miesiąc kalendarzowy)
- Upewnij się, że kwoty wynagrodzenia zasadniczego, nadgodzin i za urlop są wyraźnie i oddzielnie wyszczególnione w umowie
- Nie podpisuj umowy zezwalającej armatorowi na wycofanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie kontraktu. Powinieneś być uprawniony do pełnej wypłaty wynagrodzenia pod koniec miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że odpowiadasz za pokrycie jakiejś części kosztów dotarcia na statek lub repatriacji.
- Nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę ograniczającą Twoje prawo do wstąpienia lub kontaktowania się ze Związkiem Zawodowym
- Miej świadomość, że umowy o pracę na statkach nie objętych układami zbiorowymi nie zawsze zawierają szczegóły dotyczące dodatkowych świadczeń. Dlatego powinieneś uzyskać potwierdzenie w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania wy-

nikającego z umowy, jakie odszkodowania zostaną wypłacone między innymi w przypadku: **utruty statku, utraty mienia osobistego, przedwczesnego zakończenia kontraktu, choroby lub uszkodzenia ciała i inwalidztwa, śmierci (kwota wypłacana rodzinie), pracy w rejonach zagrożonych atakami pirackimi**

- Zachowaj kopię podpisanej umowy
- **Pamiętaj, niezależnie od warunków, każdy kontrakt, umowa do jakich dobrowolnie przystąpisz, uznane są za prawnie wiążące.**

Urząd Morski informacje

Poniżej przedstawiamy odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania dotyczące trybu załatwiania spraw w Urzędach Morskich.

CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA

- **Czy jest możliwe przesłanie listem poleconym do Urzędu Morskiego dokumentów do wymiany lub wydania dyplomu albo świadectwa ?**
- **Czy dokumenty do wymiany może złożyć inna osoba niż ubiegająca się o wymianę jeśli składający mieszka poza siedzibą Urzędu i czy w tym przypadku potrzebne jest jakieś upoważnienie ?**

Odpowiedź:

Wniosek o przyznanie lub wymianę dyplomu albo świadectwa, wraz z załącznikami można przesłać do Urzędu Morskiego listownie lub może go złożyć inna osoba, przy czym nie wymaga się od niej upoważnienia:

- jeżeli załącznikiem jest dokument wydany przez Urząd Morski w Szczecinie, Gdyni lub Słupsku, należy na podaniu wpisać jego nazwę, numer i datę wydania,
- jeśli wymagana jest udokumentowana praktyka pływania, należy sporządzić kserokopię książeczki Żeglarskiej i potwierdzić ją za zgodność z oryginałem u notariusza. Osoby ze Świnoujścia i okolic, które chcą przesłać wniosek pocztą, mogą bezpłatnie potwierdzić dokumenty za zgodność z oryginałem w sekretariacie Kapitanatu Portu Świnoujście, przy ul. Wybrzeże Władysława IV 7,
- jeśli wymagane są inne dokumenty (np. świadectwo zdrowia, świadectwo szkolne, świadectwo GMDSS), należy sporządzić ich kserokopię i potwierdzić je za zgodność z oryginałem u notariusza (osoby ze Świnoujścia i okolic mogą uzyskać potwierdzenie w sekretariacie Kapitanatu Portu Świnoujście),
- za granicą potwierdzenia autentyczności dokumentu może dokonać polski konsulat a na statku – kapitan.

Czy możliwy jest odbiór dokumentów przez osobę upoważnioną przez właściciela ?

Odpowiedź:

Odbiorcą dokumentów, za okazaniem dokumentu tożsamości, jest osoba (właściciel) dla której wydano dokument kwalifikacyjny lub żeglarski.

W sytuacjach uzasadnionych (np.: wyjazd na statek, duża odległość od Szczecina do miejsca zamieszkania), odbiór dokumentów może być dokonany przez inną osobę, wskazaną przez właściciela, na podstawie:

- upoważnienia, napisanego w obecności urzędnika podczas składania wniosku o wydanie dokumentów.
- W upoważnieniu należy podać dane identyfikacyjne uprawnionej do odbioru dokumentów osoby (imię i nazwisko oraz rodzaj i numer dokumentu tożsamości)
- uwierzytelnionego przez notariusza upoważnienia do odbioru dokumentu
- w miejscowościach, gdzie nie ma notariusza dopuszcza się uwierzytelnienie upoważnienia przez pracowników organów administracji państwowej lub samorządowej (wymagana jest pieczęć urzędu oraz imienna pieczęć osoby potwierdzającej autentyczność podpisu)
- upoważnienia potwierdzonego przez kapitana statku
- upoważnienia potwierdzonego przez pracownika Urzędu Morskiego w Szczecinie, Gdyni, Urzędu Morskiego w Słupsku lub Kapitanatu Portu Świnoujście.

Uwaga:

Dokumenty Żeglarskie, na których wymagany jest podpis właściciela, przy odbiorze przez inną osobę pozostawia się nie zalaminowane. Przy wydaniu takiego dokumentu załącza się folię z zaleceniem dokonania zabezpieczenia dokumentu przed zniszczeniem.

BS

Różne działania – jeden cel – obrona marynarzy

W Twojej morskiej karierze, może się zdarzyć tak, że znajdziesz się w trudnej sytuacji i to całkowicie nie z Twojej winy. Możesz mieć konflikt ze swoim przełożonym i np. zostać niesprawiedliwie ukaranym dyscyplinarnie, lub np. możesz ulec wypadkowi z powodu zaniedbań ze strony pracodawcy.

W takich sytuacjach bycie członkiem związku zawodowego może być jedynym źródłem ratunku, dostarczając nieocenionej pomocy, włączając w to wsparcie finansowe czy prawne. To związki zawodowe prowadzą kampanie na rzecz poprawy warunków pracy i życia pracowników, czy to w miejscu pracy poprzez zawieranie układów zbiorowych pracy, czy zabiegając przed rządami i politykami o lepsze ustawodawstwo dla swojej grupy zawodowej.

Wpływ międzynarodowy

Międzynarodowa Federacja Transportowców ITF wykonuje istotną pracę reprezentując marynarzy na międzynarodowych forach: wpływa na takie ciała jak Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) oraz Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO), które przyjmują konwencje oraz wytyczne decydujące o pracy marynarzy. Dzięki temu mamy pewność, że głos marynarzy jest słyszany głośno i wyraźnie gdy sytuacja wymaga wsparcia od społeczności międzynarodowej, np. w kontekście walki z piractwem. ITF wykazuje również aktywność koordynując akcje solidarnościowe podejmowane przez związki krajowe podczas sporów z pracodawcami. Jednak ta solidarność, to nie tylko słowa wyrażane przez krajowe związki. To najistotniejszy element funkcjonowania każdego związku zawodowego. Podobnie nieocenione znaczenie ma praca podejmowana w pojedynkę czy walczących razem związków zawodowych w sprawach legislacyjnych, która nigdy nie jest przesadna.

Reprezentacja przed rządami

Jeden z afiliantów ITF z Wielkiej Brytanii – National Union of Rail, Maritime and Transport Workers’ (RMT), organizuje marynarzy pracujących na promach, które kursują ze Szkocji na Zachodnie Wyspy. Dzięki współpracy z innym związkiem afiliowanym w ITF – Nautilus International odparli rządową próbę poddania usług promowych rynkowi przetargów – co mogłoby zniszczyć istniejące serwisy dowozowe i uderzyłoby w warunki zatrudnienia, włączając w to prawo do emerytury.

RMT rozpoczęło wśród pracowników głosowanie nad możliwością podjęcia akcji strajkowej i wspólnie z Nautilusem rozpoczęli lobbowanie polityków przeciwko zamierzonemu procesowi prywatyzacyjnemu.

Silne lobby szkockiego parlamentu zostało zorganizowane przez Szkocką Federację Związków Zawodowych. Po długiej i intensywnej presji ze strony związków zawodowych, rząd Szkocji zgodził się zagwarantować prawa do emerytury dla marynarzy oraz zapisał zabezpieczenia przeciwko oszczędnościom, które

zostały stworzone przez cięcia wynagrodzeń i warunków pracy. W konsekwencji zainteresowanie prywatnego sektora zniknęło, a istniejące przedsiębiorstwa, których właścicielem jest państwo (Caledonian Mac Brayne) wygrały przetargi.

W późniejszym przeglądzie usług promowych, rząd Szkocji ogłosił, że sektor prywatny mógłby przejąć kilka linii żeglugowych operowanych przez państwo, by to mogło zabezpieczyć środki na nowy tonaż. Tym razem akademickie stadium, które zostało upoważnione przez RMT i Nautilus’a zaprezentowało rządowi, że częściowa prywatyzacja sektora wcale nie jest rozwiązaniem, a sektor prywatny wcale nie jest w lepszej pozycji na uzyskanie lepszej rentowności, a bezpieczeństwo może być zagrożone poprzez usunięcie odpowiedzialności z obecnego sektora publicznego.

Techniki kampanijne jak te, mogą z pozytywnym skutkiem być użyte do zabezpieczenia interesów zbiorowych członków związku, co nie byłoby możliwe dla indywidualnej osoby. Posiadanie silnego związku zawodowego za swoimi plecami w miejscu pracy może sprawić kolosalną różnicę, nie tylko dla twojego wynagrodzenia i warunków pracy, lecz także potencjalnie dla sposobu w jaki żegluga promowa jest zorganizowana i dla jakiego armatora pracujesz.

Głos dla wszystkich pracowników

Jest jasne, że związek może zabezpieczać twoje sprawy indywidualne jeżeli znajdziesz się w tarapatkach i może wpłynąć na zwiększenie twojego wynagrodzenia czy poprawę warunków pracy. Jednak, gdy pracownicy zrzeszają się pomagają to wszystkim wspiąć się po drabinie, pomagając jednocześnie tym, którzy są w dużo słabszej pozycji negocjacyjnej i w rezultacie wszyscy otrzymują sprawiedliwe wynagrodzenie i rozsądne warunki pracy. Dzięki wstąpieniu do związku i wspieraniu innych, pokazujesz, że los innych nie jest Ci obojętny, a ten fakt można zatem postrzegać jako Twój akt solidarności z innymi marynarzami.

Praca ITF może jedynie być efektywna wtedy, gdy jej afilianci – krajowe związki zawodowe – ze znaczącą liczbą członków, którzy wierzą w to, że ich związek odgrywa znaczącą rolę w miejscu pracy i nie tylko. Związki zawodowe poprzez swoją reprezentację dostarczają swoim członkom poprawę warunków pracy, dając zabezpieczenie i ochronę ich indywidualnych interesów, a także zwiększając szeroko rozumiany dobrobyt i zabezpieczenie socjalne dzięki “politycznym” kampaniom i lobbowaniu.

Opracowano na podstawie Seafarers Bulletin nr 29/2015

Adam Tyłski



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, ogólnoswiatowej 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

Ja niżej podpisany/a deklaruje wstąpienie do Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, będąc stosowny/a się do postanowień Statutu Związku. Zobowiązuję się do regularnego opłacania składek członkowskich i wyrażam zgodę na ich pobieranie przez pocztową z mojego wyznaczonego.

NSZZ Solidarność

Nazwisko

Imię PESEL

Adres zamieszkania - miejscowość Kod pocztowy

Ulica Nr domu Nr lokalu

Telefon Telefon komórkowy

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość Kod pocztowy

Ulica Numer

Data Podpis

ARMATOR.....

STATEK.....

BANDERA.....

STANOWISKO.....

AGENT POŚREDNICZĄCY.....

DATA URODZENIA.....

NAJBLIŻSZY KREWNY.....

KONTAKT DO KREWNYCH.....

JOIN THE ITF FAMILY

PRZYŁĄCZ SIĘ
DO MARYNARSKIEJ
RODZINY ITF

SKŁADKI BĘDĘ OPLACAŁ rocznie/półrocznie

JAKICH DZIAŁAŃ OCZEKUJESZ OD ZWIĄZKU.....

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność"
jest organizacją NIEZALEŻNĄ od armatorów
i nigdy nie ujawnia faktu wstąpienia do Związku.

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

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

www.solidarnosc.nms.org.pl



National Maritime Section
NSZZ "Solidarność"

Wypełnij formularz na odwrocie wraz z deklaracją i odeslij do

Krajowej Sekcji Morskiej
Marynarzy i Rybaków
NSZZ "Solidarność"

Ankieta dotycząca Agencji Crewing'owych 2015



Konwencja Pracy na Morzu 2006, weszła w życie 20 sierpnia 2013 roku. Na podstawie Konwencji wszystkie prywatne agencje Crewing'owe (załogowe) muszą być regulowane i świadczyć wydajne, adekwatne i wiarygodne usługi, które będą chroniły marynarzy.

W szczególności, zabronione jest :

1. Pobieranie opłat od marynarzy za znalezienie pracy na statku
2. Dokonywanie nielegalnych potrąceń z wynagrodzeń
3. Tworzenie czarnych list marynarzy

Ważne jest również to i należy o tym pamiętać, że MLC'2006 gwarantuje Wam prawo do zapoznania się z proponowanymi warunkami zatrudnienia, a także prawo do zaciągnięcia

porady przed podpisaniem umowy, np. w Twoim związku zawodowym.

Macie także prawo do otrzymywania w pełni i regularnie wynagrodzeń, co najmniej raz na miesiąc, i zgodnie z waszą umową o pracę albo Układem Zbiorowym Pracy (CBA).

Krajowa Sekcja Morska "S" monitoruje i zbiera zażalenia od marynarzy na temat funkcjonowania agencji załogowych, które mogą nie przestrzegać wymagań MLC, 2006.

Pomóżcie nam udzielić Wam pomocy poprzez wypełnienie niniejszej ankiety.

Ankiety można wysłać pocztą na adres redakcji BM lub zeskanować i odesłać e-mail'em na adres: gdynia@nms.org.pl

Nazwa statku :

Numer IMO :

Bandera:

Armator :

Twoje stanowisko na statku :

Port:..... Data:.....

1. Czy zostałeś zatrudniony na ostatnio zajmowane stanowisko poprzez Agencję Crewing'ową? **TAK/NIE**
Jeśli **TAK**, jaka jest nazwa i adres agencji?

2. Czy Twój Agent Crewing'owy pobiera opłatę za znalezienie pracy? **TAK/NIE**
Jeśli **TAK**, jak wysoka jest opłata, za co i w jaki sposób jest pobierana?.....

3. Czy są jakieś niewyjaśnione lub niesprawiedliwe potrącenia z Twoich wynagrodzeń ? **TAK/NIE**
Jeśli **TAK**, z jakiego tytułu są to potrącenia i ile wynoszą?.....

4. Czy twoja Agencja prowadzi tzw. „czarną listę” z nazwiskami marynarzy, która utrudnia im znalezienie pracy? **TAK/NIE / NIE WIEM**
Jeśli **TAK**, skąd o tym wiesz albo jak zostałeś poinformowany (zaznacz odpowiednie okienko)

- a) ostrzeżenie od agenta
- b) ostrzeżenie przez kogoś innego
- c) pokazanie listy przez Agencję, albo przez kogoś innego
- d) w inny sposób

(prosimy o przekazanie w tym miejscu dodatkowych informacji).....

5. Czy twoje wynagrodzenie wypłacane jest przez Agencję? **TAK/NIE**
Jeśli **TAK**, czy twój Agent Załogowy kiedykolwiek odnowił wypłacenia wynagrodzenia ? **TAK/NIE**

(prosimy o przekazanie w tym miejscu dodatkowych informacji).....

6. Jeżeli napotkałeś na inne problemy związane z Twoją Agencją Crewing'ową, prosimy o udzielenie dalszych informacji:

7. Czy w razie konieczności możemy się z Tobą skontaktować dla uzyskania dalszych informacji **TAK/NIE**
Jeżeli tak-podaj swoje dane kontaktowe, jeżeli nie, ankieta pozostaje anonimowa

Dane kontaktowe:

Imię i Nazwisko :

E-mail:.....

Telefon komórkowy:.....

WSZELKIE INFORMACJE PERSONALNE BĘDĄ ŚCIŚLE POUFNE.

Dziękujemy za poświęcenie czasu na wypełnienie niniejszej ankiety.

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Podpisz petycję – możesz się sprzeciwu przeciwko wyścigowi zaniżania warunków pracy i życia pracowników transportu

Dnia 28 września 2015 roku Przewodniczący ETF Lars Lindgren oraz Sekretarz Generalny ETF Eduardo Chagas na rozpoczęciu Europejskich Targów Transportu oficjalnie ogłosili Europejską Inicjatywę Obywatelską (ECI) pod nazwą Sprawiedliwy Transport w Europie (Fair Transport Europe) – równe traktowanie wszystkich pracowników transportu.

W ramach tej inicjatywy zbierane są podpisy pod petycją wzywającą polityków Komisji Europejskiej, aby zapobiec wyścigowi zaniżania warunków pracy i życia pracowników transportu. Położyć kres dumpingowi społecznemu w sektorze transportu.

Planuje się zebrać milion podpisów

Poprzez stronę www.fairtransporteurope.eu obywatele mogą podpisać petycję w Internecie wyrażając w ten sposób swoje poparcie dla równych warunków pracy wszystkich pracowników w całej Europie i potrzebę wysokiej jakości usług, bezpieczeństwa pasażerów, pracowników i wszystkich uczestników w łańcuchu wszystkich gałęzi transportu.

Prosimy o podpisanie petycji, która jest dostępna pod w/w linkiem. Zwracamy się do wszystkich o pomoc w zbieraniu podpisów pod wyżej wymienioną petycją.

*Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków
NSZZ Solidarność*

**Sprawiedliwy transport w Europie
(FAIR TRANSPORT EUROPE)
- równe traktowanie wszystkich
pracowników transportu**



Celem tej wspólnej inicjatywy ETF (Europejskiej Federacji Transportowców) oraz ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców) jaką jest europejska inicjatywa obywatelska (ECI) „Sprawiedliwy transport Europa” jest położenie

nie kresu niedopuszczalnym praktykom biznesowym prowadzącym do dumpingu socjalnego i płacowego.

Petycja skierowana do Komisji Europejskiej wzywa ją do zapewnienia uczciwej konkurencji w różnych rodzajach transportu i do zagwarantowania równego traktowania pracowników (w odniesieniu do zasady równości wynagrodzeń i warunków pracy), niezależnie od kraju pochodzenia.

W ostatnim numerze naszego „Biuletynu Morskiego” nr 4(78) w artykule pod tytułem „Europejska Federacja Transportowców (ETF) w ciągłej walce o lepsze miejsca pracy dla marynarzy (Cz.II)”, zostało przedstawione 10 propozycji ETF by zmienić sytuację marynarzy z UE na rynku żegludowym.

Te 10 propozycji zostało włączonych do kampanii Fair Transport Europe.

ETF zadaje pytanie różnym europejskim związkom zawodowym „czym dla nich jest i co oznacza „Fair Transport”?”

Bardzo ciekawą odpowiedź udzielił największy Irlandzki związek zawodowy SIPTU.



Inicjatywa ECI wymaga ponad 1 milion podpisów obywateli UE, by mogła zostać procedowana przez Komisję.

By ją wesprzeć wejdź na stronę <https://www.fairtransporteurope.eu/> i podpisz petycję!

A.T.

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Spotkanie z Leszkiem Olejniczakiem reprezentującym Kancelarię DVAG w sprawie polskich marynarzy pracujących na warunkach niemieckich

OMK odświeżyło kontakt z Panem Leszkiem Olejniczakiem z Deutsche Vermögensberatung w sprawach warunków pracy i świadczeń socjalnych dla polskich marynarzy pracujących dla armatorów niemieckich na warunkach niemieckich.

Podczas spotkania, które odbyło się w siedzibie OMK 27/01/2016 r. przedyskutowaliśmy najbardziej nurtujące sprawy czyli zasady nabywania uprawnień do świadczeń socjalnych takich jak świadczenia chorobowe, zasiłki, emerytury i renty, możliwości bezpośredniej pomocy ze strony Deutsche Vermögensberatung i innych powiązanych firm.

Marynarze z OMK zainteresowani problematyką mogą zgłaszać się do OMK w celu zasięgnięcia informacji: biuro@nms.org.pl

T.L.



Dodatkowy kurs w regulaminie szkoleniowym OMK

Informujemy, iż Komisja OMK podjęła decyzję o wprowadzeniu nowego kursu do systemu zapomóg szkoleniowych.

W związku z trudną sytuacją na rynku pracy dla polskich marynarzy, w Regulaminie udzielania zapomóg szkoleniowych dodano kurs spawacza na uprawnienia PRS. Mamy nadzieję, iż osoby chcąc podnieść swoje kwalifikacje oraz szanse na zatrudnienie skorzystają z tej oferty. Szczegóły można uzyskać w biurze OMK.

T.L.

Kursy j. angielskiego dla marynarzy z OMK

Komisja OMK wychodząc naprzeciw trudnej sytuacji na rynku pracy postanawiała zaaranżować i częściowo zrefundować podstawowe kursy j. angielskiego dla marynarzy należących do OMK.

Do kursu uprawnieni są marynarze posiadający minimum 6 miesięcy przynależności do OMK i uregulowane składki członkowskie.

Kursy będą odbywać się w Szczecinie w studium języków obcych Akademii Morskiej. Jest możliwość aby kurs był ukierunkowany pod i zakończony testami Merlins.

Osoby zainteresowane kursem obejmującym 20 godzin lekcyjnych proszone są o zgłaszanie się pod adres biuro@nms.org.pl

T.L.

Spotkanie OMK z posłem na Sejm RP, członkiem Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w siedzibie Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

W dniu 21-go stycznia br. Siedzibę Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” odwiedził poseł PiS ósmej kadencji Sejmu RP pan Artur Szałaabawka.

Do spotkania doszło po wcześniejszych uzgodnieniach z biurem poselskim w Szczecinie przy dużym zaangażowaniu członka OMK kolegi Ryszarda Stankiewicza. W spotkaniu z panem posłem udział wzięli członkowie Prezydium Komisji OMK: Janusz Maciejewicz wiceprzewodniczący, Bożena Szmajdzińska sekretarz oraz Krzysztof Szulc a także Inspektor ITF, Adam Mazurkiewicz oraz wyżej wspomniany Ryszard Stankiewicz.



Na zdjęciu od prawej: Janusz Maciejewicz – Wiceprzewodniczący OMK, Artur Szałaabawka-Poseł na Sejm RP, Ryszard Stankiewicz-marynarz z OMK

Omawiając w skrócie działalność organizacji zrzeszającej blisko 1.5 tysięcy czynnych zawodowo polskich marynarzy zatrudnianych na międzynarodowym, globalnym rynku pracy przedstawiciele OMK informowali pana posła o aktualnej sytuacji w jakiej znajdują polscy marynarze. Całkowity brak statków o polskiej przynależności (statków pod polską banderą) zmusza polskich marynarzy i absolwentów szkół morskich do ciągłego szukania pracy u obcych pracodawców.



Na zdjęciu do prawej: Krzysztof Szulc – członek Prezydium OMK, Adam Mazurkiewicz- Inspektor ITF

Konkurując z marynarzami innych narodowości i zdobywając pracę na statku na określony czas często tracą ją na rzecz tańszych marynarzy z innych krajów. Pracując na statkach przeważnie tanich bander pozbawieni są podstawowych praw pracowniczych jakie posiadają marynarze w krajach UE a w tym również często prawa do odszkodowań powypadkowych.

Niestety również na statkach tanich bander tzw. polskich armatorów marynarzom odmawia się dochodzenia ich roszczeń wobec pracodawców przed polskimi sądami.

Biorąc pod uwagę, że pan poseł Artur Szalabawka od 16 grudnia 2015 roku wszedł w skład sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przedsta-

wiciele OMK zwrócili się do niego o poparcie wniosku złożonego przez centrale związkowe polskich marynarzy dotyczącego kontynuacji prac Zespołu Trójstronnego Do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. W programie wyborczym PiS znalazły się zapisy o odnowie polskiej floty narodowej – powrocie, rejestracji i eksploatacji statków pod biało czerwoną banderą przez polskich, narodowych armatorów.

Taką samą ideą kierowali się inicjatorzy powołania instytucji trójstronnego – rząd, armatorzy, związki zawodowe marynarzy – dialogu. Była nią najpierw Komisja Trójstronna Do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Dalekomorskiego powołana uchwałą Rady Ministrów następnie po jej rozwiązaniu w 2002 roku. Zespół Trójstronny.

Niestety ewidentny brak woli kolejnych ekip rządowych i parlamentarnych oraz pasywna postawa Związku Polskich Armatorów spowodowały, że prowadzony dialog był pozorowany a nie autentyczny.

Wiceprzewodniczący OMK podzielił się swoimi uwagami z pracy w tej Komisji i Zespole apelując do pana posła o korzystanie z praktycznej wiedzy marynarzy przy pracach nad nowymi założeniami do ustawy o pracy na morzu jaką zapowiedziała sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej.

Związkowcy zwrócili uwagę na niezgodność przyjętej przez poprzedni parlament ustawy o pracy na morzu z postanowieniami i zaleceniami konwencji MOP.

Krzysztof Szulc przedstawił działania OMK w celu rozwiązania problemu wymogu ukończenia kursów na stopień zarządzania przez oficerów pokładowych, którzy ukończyli studia zaoczne w Wyższej Szkole Morskiej przed końcem roku 2012.

Pomimo uwzględnienia uwag OMK i wprowadzenia zmiany do nowego rozporządzenia Ministra dotyczącej skróconych kursów nadal brak jest informacji o możliwości ich odbycia.

Pracując na odnawialnych kontraktach u armatorów zagranicznych każdy dłuższy pobyt na lądzie wiąże się nie tylko z brakiem wynagrodzenia ale również z problemem utraty możliwości dalszej pracy.

Adam Mazurkiewicz poruszył problem utrudniania przedstawicielom związku kontaktu z marynarzami na statku na jednym z nadbrzeży portowych co jest naruszeniem międzynarodowej konwencji ratyfikowanej przez Polskę.

W rezultacie trwającego ponad dwie godziny spotkania uzyskano od pana posła obietnice pomocy i uzgodniono konkretne działania w poruszanych sprawach.

Janusz Maciejewicz

Amatorski Turniej Darta dla marynarzy z OMK rozegrany

W dniu 18 lutego b.r. o godzinie 18.00 odbył się, zgodnie z przyjętym przez Komisję harmonogramem spotkań marynarzy należących do OMK - amatorski turniej darta amerykańskiego. Turniej był otwarty dla wszystkich marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Turniej został zorganizowany w kręgielni MK bowling w CH Galaxy w Szczecinie.



Zdjęcie: Archiwum OMK

Jedynym wymaganym kryterium, jakie trzeba było spełnić, aby wziąć udział w turnieju była umiejętność trafienia w tarczę.

Gościem rozgrywek byli Prezes Ligi Krajowej Janusz Wojtkowiak oraz reprezentant ligi krajowej darta amerykańskiego: Piotr Łęga z SEDINA STALTECH POLICE, który pomógł nam zorganizować turniej i przekazał najważniejsze zasady / techniki gry w lotki.

OMK ufundowała nagrody dla laureatów miejsc 1-3:

- 1 miejsce - elektroniczna tarcza do gry w lotki
- 2 miejsce - zewnętrzny dysk twardy 750 GB
- 3 miejsce - szybka, masowa pamięć USB

Finałową rozgrywkę wygrał **Kapitan Ireneusz Bek**. Drugie i trzecie miejsce zajęli odpowiedni **Sławomir Kopaczek – Mechanik Wachtowy** i **Andrzej Pietrzyk – Starszy Mechanik**.



Zdjęcie: Archiwum OMK

Dziękujemy Piotrowi Łęga - reprezentantowi ligi krajowej darta amerykańskiego oraz Prezesowi Polskiej Ligi Darta Amerykańskiego za pomoc w organizacji turnieju.



Zdjęcie: Archiwum OMK

OMK

Uwaga na kolejnych oszustów proponujących zatrudnienie!!!!

Kolejni Marynarze z naszej Organizacji otrzymali „bardzo dobrą” ofertę pracy z adresu e-mail:

Nigeria Reinsurance Building,
8th Floor, 784a Herbert Macaulay Way
Central Business District, Abuja, Nigeria
Tel: +234 8170109489, Fax: +234(0)9- 461175
CONFIRMATION LETTER Date: 08th Feb. 2016
ATTENTION: xxxxxxxx,

We refer to your earlier forwarded resume for application in relations to job engagement by Oilworld

Group Limited with job reference: Ref:Owl/Ng/Vol.6/016. On the above subject matter, the Oilworld Group Limited, management and staff are hereby congratulates you on your successful emerged based on your knowledge, skill, and experience will be our most valuable assets. Further details are follows:

DESIGNATION: ASSISTANT DRILLER

SALARY: This shall be \$8,000.00USD/Monthly which is liable to increase after 6 months of work.

JOB LOCATION: Port Harcourt-Nigeria.

START DATE: You are to resume with Oilworld Group Limited is on the 12th March, 2016.

JOB REQUIREMENTS: The following documents must be provided for further proceedings, your International passport, and Medical Fitness, Non residential and Professional certificates.

CONTRACT DURATION: The contract duration shall be 36 Months, which can also be liable for upward review depending on your commitment.

WORK PERIODS: Shall be on 30 days work /28 days off paid leave bases.

WORK HOUR: Work time shall be 40 hours work week for the 36 months contract term. Any

work performed beyond the normal 40 hrs a week is work time which attracts overtime pay.

ACCOMMODATION: First class Single and family accommodation in company estate only as necessitated by the employee.

a) Single Accommodation: This is a three (3) Bedrooms Flat bungalow inclusive of a sitting room and Two (2) rooms detached for employees .

b) Family Accommodation: This is be a Six (3) Bedrooms Flat bungalow inclusive of One (1)

Sitting rooms and Two(2) rooms detached for employees.

ENTITLEMENT, BENEFITS AND PACKAGES:

. Excellent educational assistance benefits with family status contracts.

. Personal effects shipment and excess baggage allowances.

. Access to some of the finest social and recreational facilities in Nigeria

. Free medical care in Nigeria for you and your family.

TRAVEL ALLOWANCE: Oilworld Group Limited will pay \$2,000.00 flat rate

travel/entertainment allowance to employee for an intercontinental trip.

OFFICE ASSETS: Employees are entitled to Offshore and office Equipments (PPE), Laptop

Computer, Internet Provider etc.

LOCAL TRANSPORT: Official vehicle/maximum security in work environment, Vehicles and

other means of transport shall be provided.

NOTE: That we shall provide you with the contact persons who you are to contact in the Nigerian

embassy in your country for your relevant travel documents, we shall send your name and file to

the Nigerian embassy and provide you with official directions to meet and liaise with our embassy

authorities in your country.

Yours Sincerely

ENGR. MATHEW CHIMA.

Executive Director/Human Resources Manager
i kolejną:

Vroon Shipping Company

4th Floor Regent Centre

Regent Road

Aberdeen AB11 5NS

United Kingdom

Tel : +442032863705

Dear xxxxxxxxxxxx

Ref N0 : VN-2014/16

Post: Chief Officer

Thank you for your response,I am convinced that you are really interested in joining our company (Vroon Shipping Company),attached to this mail is a copy of your appointment letter which you are required to study sing and send back to us so that we can have it

attached to your file,make sure you have a thorough understanding of the terms and conditions contained therein because your signing it translates to your acceptance of the terms and condition contained therein and they will be binding on you throughout your contract stay with us . You are to sign the appointment by printing out the appointment document, then write your signature and date at the appropriate spaces provided and send back to us via email for record purpose.

We have done all the Evaluation and have chosen you to work with us,all documents/Certificate provided by you met our expectation and we hope you will be diligent in your duties

Also note that we are employing from all regions of the world including Our United Kingdom citizen for this reason you will be get the same Benefit same as our UK citizens .

Since you are convince that you will arrive here ..we don't need to delay much time as your service is highly needed

Once again Congratulation..

Regards

Mr. Walter Wright

PORADA OMK

Zauważyliśmy, iż przesłane kontrakty od oszustów mają najczęściej znak w postaci złotej pieczęci na końcu dokumentu i podrobione logo armatora



Firmy Oilworld Group oraz Vroon mają swoje oficjalne strony na których widnieje już ostrzeżenie o oszustach posługujących się ich adresem i nazwą.

OMK poinformowało obie firmy o ofertach skierowanych do naszych marynarzy.

Falszywe oferty składane są najczęściej w celu wyłudzenia pieniędzy jak i kradzieży danych osobowych.

Sugerujemy sprawdzenie wiarygodność co do osoby i adresu e-mailowego i proponujemy zweryfikować dane pisząc na oficjalnie podany adres e-mailowy dostępny na oficjalnej stronie firmy.

Sugerujemy nie wysłać skanów dokumentów przed potwierdzeniem wiarygodności oferującego zatrudnienie.

omk

HISTORIA - HISTORIA - HISTORIA - HISTORIA

„Dla Ciebie Polsko, dla Twojej chwały chcemy umacniać siłę Polski na morzu”

Napis ten widnieje na sztandarze Hallerczyków.

96. Rocznica Zaślubin Polski z Morzem

Polska długo walczyła o dostęp do morza, zawsze myślała kategoriami morskimi, a państwo morskie tworzył cały naród.

Od momentu Zaślubin Polska miała własne wybrzeże, ale było to zaledwie 2 % granicy Rzeczypospolitej. Wówczas ważyły się losy przyszłej gospodarki morskiej i wymiany z całym światem.

Rozpoczęła się budowa portu, powstało szkolnictwo morskie oraz przedsiębiorstwa morskie. Morze miało nas bogacić, miało być „oknem na świat” dla następnych pokoleń.

Dnia 10 lutego 2016 r. minęła 96. Rocznica Zaślubin Polski z Morzem.

Aktu Zaślubin dokonał w 1920 r. gen. Józef Haller wrzucając do morza platynowy pierścień. Oddziały wojskowe zanurzyły w morzu sztandary na znak powrotu do Rzeczypospolitej. Nad polską ziemią i polskim morzem rozpostarł skrzydła Orzeł Biały a Bałtyk czekał na Polaków. Mimo odległych lat z entuzjazmem wracamy do tych wspomnień nad morze do ukochanego Bałtyku. W tym czasie rozpoczęła się budowa Gdyni.

Gdynia w czasach przedwojennych nazywana była Królową Bałtyku.

Dostęp do morza miał epokowe znaczenie dla rozwoju handlu morskiego.

Stąd swoją obecnością 10 lutego b.r. zaszczycił nas pan Prezydent Polski Andrzej Duda. Od lat manifestują to święto miłośnicy morza, mieszkańcy ziemi kaszubskiej, dzieci, młodzież, harcerze, przedstawiciele ludzi morza, władze państwowe, poczty sztandarowe i Kompania Honorowa Marynarki Wojennej.

To również uroczystość szczególnie bliska ze względów historycznych, bo przypominająca wszystkich tych, których nie ma już wśród nas, a którzy w dżdżysty, pochmurny dzień oczyma duszy witali jutrzeńkę przyszłości Polski.

W tym roku tradycyjnie na wody Zatoki Puckiej zrzucono ze śmigłowca wieniec na znak kolejnych Zaślubin, a pod słupkiem „zaślubinowym” przy pomniku Hallera w Pucku złożono wieńce i kwiaty. Pana Prezydenta Andrzeja Dudę uhonorowano Pierścieniem Hallera – najwyższym odznaczeniem Ligi Morskiej i Rzecznej.

Podczas uroczystości pan Prezydent mówił o tym, że pokolenia Polaków marzyły, by Polska ze swoją siłą wróciła nad Bałtyk, że nie wolno nam zmarnować wysiłku naszych przodków.

Wyraził też wiarę ... „że znowu staniemy się światową potęgą i że po tych wszystkich trudnych latach coś zaczyna drgać.”

Każda kolejna rocznica jest doniosłym zdarzeniem i wielkim świętem.

Uroczystość Zaślubin Polski z Morzem zainaugurowano Mszą św. w farze puckiej pod wezwaniem Świętych Apostołów Piotra i Pawła. Mszę św. koncelebrowaną sprawował ks. arcybiskup Sławoj Leszek Głódz.

W uroczystościach wziął udział pan Prezydent i licznie zgromadzeni w farze wierni wznosząc modlitwy w intencji Ojczyzny i ludzi morza. Korzystajmy z przeszłości i wskazówek czasów minionych jak odbudować gospodarkę morską, abyśmy od nowa zrozumieli o odwiecznej walce Polski o morze. Niech bandera polska od nowa powiewa na polskich statkach na morzach i oceanach świata i poniesie ją marynarz polski z honorem dla swojej Ojczyzny.



Na zdjęciu: uroczystości przy pomniku Hallera w Pucku, UM Puck

W obecnej rzeczywistości marynarze na morzu doświadczają wiele niewygód i niebezpieczeństw, niepewności i z troską o jutro. Niech słowa Kazimierza Porębskiego dodadzą im optymizmu.:

„Morze polskie, nie jest tylko morzem przy brzegu polskim: jest ono również bezgranicznym szlakiem wodnym, którym polski żeglarz i okręt polski popłyną od tego brzegu na dalekie krańce świata. Tam gdzie płynie okręt polski choćby na drugą półkulę ziemi wszędzie jest morze polskie. I tam gdzie marynarz Polak płynął całymi latami, choćby pod obcą banderą zanim zaszumiła mu wyśniona bandera polska, wszędzie pozostawała częśćka jego duszy polskiej: jego przejścia i myśli należeć winny do tradycji polskiego morza.”

Dochowajmy wierności czasom minionym, nie zapomnijmy trudnych zmagania o odzyskanie niepodległości Polski i dostępu do morza. Doświadczając trudów, dnia codziennego z głęboką wiarą i miłością patrzmy w przyszłość gospodarki morskiej.

Joanna Ryłko

Silnik niszczy- ciela	Inaczej o pre- zencje	Smacz- ny pół- księżyc	Należy do rodziny	▼	Cztery szklanki mleka	▼	Statek bez napędu	Ptak znad plaży	▼	Wrzawa na try- bunach	▼	Mała ... - krótki żal				
▶	▼	▼	▼			17	Mniej- sze niż ocean	▶								
Tam kończy się rejs				6	Zapięcie przy bucie	▶			11	Jadalna ryba morska		Uczy się na pod- oficera				
Resztką po świecy		4					Piękny krajo- braz	▶		▼	14	▼				
Kapral na okręcie				Pora piania koguta	Awan- tura, chryja		Elektroda dodatnia	▶								
▶			7	▼	▼	Pionowy element mostu	▼	1	Bryłki lodu z nieba	▶		8				
Gra z kijem i luzami		Port w Nor- wegii	▶		10					Do wytarcia podłogi		Objaw jakiejś choroby				
▶	3					... Przy- brzeżna	▼		Lina na jachcie	▶		▼				
Porwał ją Parys		Od- miana jabłoni	▶		12				Wytrzy- małymi rumak		Ogród opisany w Biblii	16	Płynny tłuszcz z ryb			
										13			▼			
					Zwany też in- kaustem	15	Wykryje nocą statek	▶							2	
					▶						9					
					Ćwiczy ciosy dłonią					Owoc w złotej skórce	▶					5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

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

Zapraszamy do rozwiązania naszej kolejnej krzyżówki i do przesłania hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 30/05/2016 r.

Można wygrać marynarski komplet do szycia, książkę, smycz

i wiele innych nagród. Życzymy powodzenia ☺

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
MIĘDZYKŁADOWA 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: 512021:80
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: nsisprsolidarnosc@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

Agenci Załogowi strzeżcie się! Marynarze uważajcie!

Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC) stanowi, że wszystkie prywatne agencje załogowe muszą podlegać regulacji i zapewniać sprawny, odpowiedni i wiarygodny system chroniący Twoje prawa zatrudnieniowe.

MLC 2006

zakazuje:

- Pobierania opłat od marynarzy za znalezienie pracy
- Dokonywania bezprawnych potrąceń z wyangrodzenia marynarza wykwalifikowanym marynarzom znalezienie pracy. Armatorzy muszą korzystać z agencji załogowych, które spełniają wymagania MLC.

Jeśli masz problem z agencjami załogowymi, chcielibyśmy o tym usłyszeć od Ciebie – skontaktuj się z nami: szczecin@nms.org.pl gdynia@nms.org.pl lub skontaktuj się z Inspektorem ITF

Wszystkie pozostawione przez Ciebie dane są ściśle poufne i zgłoszenia są traktowane anonimowo. Pomóż nam, pomóc Tobie i wielu innym marynarzom!