



Biuletyn Morski



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR 1 (83) STYCZEŃ - MARZEC 2017

ISSN 1426-1006

Zabezpieczenie społeczne dla polskich marynarzy zatrudnionych pod obcymi banderami

Wywiad z Inspektorem ITF w portach Gdynia i Gdańsk Grzegorzem Dalekim

Porzucony marynarz- czy wkrótce ten problem będzie należał do przeszłości? – nowe przepisy Konwencji MLC

Oszuści znowu w akcji – sprawdź ofertę zanim przekażesz swoje dane osobowe

Strefy wojenne i wysokiego ryzyka – większa liczba porwań marynarzy dla okupu

BATORY



SPIS TREŚCI

Z działalności KSMMiR	3
Wywiad z Inspektorem ITF	14
Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców	16
Wstąpi do ITF	21
Z działalności ETF - Europejskiej Federacji Transportowców	23
Porady dla marynarzy	24
Z działalności NSZZ Solidarność przy PZB	29
Z DZIAŁALNOŚCI Organizacji Marynarzy Kontraktowych	30
Historia	33

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 9 marca 2017 r.

Zdjęcia na okładce:

Polski statek pasażerski MS Batory na powojennej poczcie Gdynia America Shipping Lines Ltd., Gdynia, Poland.

Od Redakcji

Witamy naszych czytelników w 2017 r. nową odsłoną graficzną naszego Biuletynu.

Na okładce prezentujemy kolejny statek pływający pod polską banderą – MS Batory, który był jednostką bliźniaczą MS Piłsudski.

Poniżej trochę historii :

Statek do służby wszedł niemal w rok po „Piłsudskim”, lecz w przeciwieństwie do starszego brata, pisana mu była długa morska kariera i przydomek „Lucky Ship”, na który zasłużył szczęśliwą wojenną służbą.

Wystrój „Batorego” zaprojektowany był przez wybitnych polskich artystów.

W macierzystej Gdyni, 17 maja 1936 roku nastąpiło uroczyste podniesienie bandery na statku.

„Batory” zaczyna odtąd, wraz z „Piłsudskim” obsługę regularnej linii północnoamerykańskiej.

Od grudnia 1939 roku „Batory”, jako transportowiec służy wysiłkowi wojennemu aliantów. Transportuje żołnierzy i ewakuowane do Australii angielskie dzieci. Do Kanady przewozi brytyjskie złoto i wywiezione z Polski wawelskie arrasy, bierze udział w kampanii norweskiej i w inwazji na Afrykę Północną.

Po wojnie przywrócony do roli pasażerskiego liniowca wraca na linię północnego Atlantyku.

W okresie „zimnej wojny” i nasilenia antykomunistycznych nastrojów w USA statek przechodzi czasowo na linię indyjsko-pakistańską, a w 1957 roku wraca na północny Atlantyk inaugurując linię do Montrealu. Z końcem 1968 roku „Batory” po raz ostatni płynie przez Atlantyk, jeszcze tylko kilka wycieczek i po 33 latach Batory kończy swą aktywną służbę ostatnim krótkim epizodem, gdzie występuje w charakterze „hotelu na wodzie” przy Skwerze Kościuszki w Gdyni.

W 1971 roku słynny „Lucky Ship” odprowadzony zostaje do stoczni złomowej w Hongkongu.

Proponujemy Państwu w tym wydaniu Biuletynu:

- ważne informacje z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków na rzecz marynarzy,
- ciekawy wywiad z Inspektorem ITF Grzegorzem Dalekim, który opowie o trudnej ale satysfakcjonującej pracy na rzecz kontroli bezpieczeństwa zatrudnienia marynarzy,
- cenne porady dla marynarzy, między innymi kolejny raz przypominamy o konieczności sprawdzania otrzymanych ofert pracy przed wysłaniem podpisanego kontraktu wraz ze skanami dokumentów. Informacje ostrzegające przed takim działaniem przekazujemy na łamach Biuletynu od kilku lat i nadal otrzymujemy informacje od marynarzy, że „korzystają” z tych ofert,
- Wspomnienie o pamięci marynarzy, którzy już nie powrócą na ląd.

oraz wiele innych bardzo ciekawych artykułów.

Standardowo zachęcamy do rozwiązywania hasła krzyżówki. Podpowiadamy, że hasło wiąże się z treścią artykułu z cyklu „Historia”

Rozwiązanie prosimy nadsyłać do końca maja 2017 r. Za prawidłowe odgadnięcie hasła krzyżówki, w podziękowaniu wyślemy nagrody.

Zapraszamy do lektury w zbliżającym się wiosennym klimacie 2017 r.

Z ostatniej chwili

W związku z niespodziewanym wprowadzeniem w Polskiej Żegludze Morskiej zarządu komisarycznego, poniżej treść oświadczenia, znajdującego się na stronie internetowej PŻM:

„Biuro Prasowe MG MiŻS : Trudna sytuacja największego narodowego armatora - Polskiej Żeglugi Morskiej, ciągły brak symptomów poprawy koniunktury na światowym rynku shippingowym a także brak odpowiednich działań dotychczasowego kierownictwa Grupy PŻM, spowodowały że Mateusz Morawiecki, wicepremier i minister finansów w porozumieniu z Markiem Gróbarczykiem, ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wprowadzili w przedsiębiorstwie państwowym zarząd komisaryczny. Głównym celem takiej decyzji jest ustabilizowanie sytuacji najważniejszego narodowego armatora, utrzymanie charakteru PŻM jako przedsiębiorstwa państwowego oraz wprowadzenie działań, które pozwolą armatorowi przetrwać okres dekonunktury i zachować tysiące miejsc pracy. Funkcję komisarza powierzono Pawłowi Brzezickiemu, który w latach 1998-2005 pełnił funkcję dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Morskiej – w okresie najtrudniejszym dla tego armatora, kiedy firmie groziła upadłość. W latach 2006-2008 Paweł Brzezicki był prezesem Agencji Rozwoju Przemysłu, był także doradcą Premiera ds. Gospodarki Morskiej. Zaangażowany w działalność non-profit, m.in. założyciel fundacji Pro Publico Mare. W ostatnim okresie piastował stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej”.

Redakcja Biuletynu Morskiego

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Kilka słów o Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Morscy profesjonaliści pracujący na międzynarodowym rynku żeglugowym w warunkach silnej konkurencji, potrzebują ochrony i wsparcia najwyższej klasy. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zabezpiecza to wszystko i o wiele więcej! Jeżeli masz złe skojarzenia ze związkami zawodowymi w Polsce - zapomnij o tym! Tutaj jest zupełnie inaczej.

I przekonasz się o tym bardzo szybko. Przynależność do organizacji kosztuje Cię mniej, niż wydajesz codziennie na gazetę, a w zamian otrzymujesz niezrównany dostęp do szerokiego zakresu korzyści i usług związkowych skrojonych specjalnie na Twoje potrzeby.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” negocjuje z coraz większą liczbą armatorów krajowych i zagranicznych płace i warunki pracy, które odpowiadają wykształceniu i kwalifikacjom oficerów i marynarzy, których reprezentujemy.

W tym zakresie współpracujemy z sekretariatem ITF w Londynie, jak i związkami zawodowymi marynarzy z krajów rzeczywistej własności floty.

W zakresie godnych i bezpiecznych miejsc pracy pracujemy również z Międzynarodową Organizacją Pracy (ILO), a nasz przedstawiciel był mianowany przez ITF członkiem Grupy Roboczej Wysokiego Szczebla, która pracowała nad MLC 2006.

Wdrażanie krajowych i międzynarodowych standardów bezpieczeństwa pracy na morzu ma istotne znaczenie w działalności Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność”. Mamy wpływ na kształtowanie polskiego prawa, a poprzez uczestnictwo w działalności ITF wpływamy na decyzje IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) oraz ILO. Przy negocjowaniu układów zbiorowych i kontroli ich zapisów kładziemy nacisk na aspekty bezpiecznej pracy, w tym na wypełnianie zapisów wynikających z Kodeksu Bezpiecznego Zarządzania.

Pełne członkostwo w organizacji pozwala uzyskać dostęp do funduszy celowych wspierających marynarzy w trudnej sytuacji finansowej lub podnoszącym swoje kwalifikacje.

Jest dla nas bardzo istotne, aby członek związku wiedział więcej. Pełne członkostwo daje dostęp do informacji o armatorach i statkach. Będziesz wiedział, czego można się spodziewać po zatrudnieniu na zaproponowanym statku. Otrzymasz informacje o pośrednikach, którzy są uczciwi, a których lepiej unikać. Te informacje są niedostępne dla marynarzy spoza organizacji.

Jako członek związku, gdziekolwiek jesteś w świecie, na burcie jakiegokolwiek statku, nigdy nie jesteś daleko od

Związku. Na stronach Biuletynu Morskiego znajdziesz adresy i telefony kontaktowe do naszych Organizacji. Znajdziesz również ważne dla Ciebie informacje oraz wydarzenia.

Jako jedna z większych na świecie organizacji zrzeszających marynarzy, włączając w to kadetów i praktykantów, mamy znaczący i szanowany głos w kraju i za granicą w ramach różnych gremiów decyzyjnych.

Jako dynamiczna i demokratyczna organizacja, Krajowa Sekcja Morska NSZZ „Solidarność” gwarantuje swoim członkom współuczestniczenie w procesach decyzyjnych związku, na różnych poziomach podejmowania tych decyzji.

Chcemy, aby decyzje dotyczące Ciebie i Twoich interesów zapadały przy Twoim pełnym uczestnictwie i aprobacie. Chcemy, abyś poczuł, że związek zawodowy to właśnie Ty i Twoi koledzy.

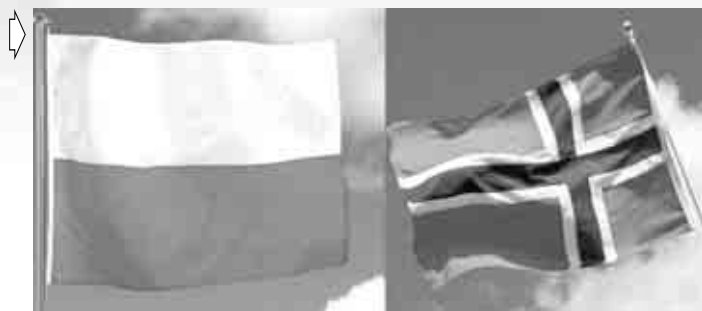


Krajowa Sekcja Morska NSZZ „Solidarność” reprezentuje i daje ochronę związkową marynarzom wszystkich specjalności. Każdy, od kapitana po stewarda, ma swój głos i udział w tworzeniu naszej strategii i polityki. Jesteśmy, w przeciwieństwie wielu innych związków, otwarci na wszystkich i każdy, niezależnie od stanowiska na statku, może być członkiem marynarskiej „Solidarność”. Za naszym pośrednictwem wstępujesz do rodziny ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców, która od ponad stu lat walczy z nieuczciwymi praktykami oraz skutecznie sprzeciwia się deptaniu godności marynarza.

Jeżeli podjąłeś już decyzję o zapisaniu się do jednej z Organizacji znajdującej się w strukturze KSMMiR, w tym wydaniu Biuletynu znajdziesz deklarację członkowską, wypełnij ją i wyślij do nas pocztą lub wypełnij deklarację on – line dostępną na stronach internetowych Organizacji zrzeszających marynarzy kontraktowych.

Porozumienie w sprawie koordynacji ubezpieczeń społecznych dla marynarzy mieszkających w Polsce i zatrudnianych na statkach NIS.

Informujemy marynarzy, iż porozumienie dotyczące przeniesienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia społecznego dla polskich marynarzy pracujących na statkach podnoszących banderę drugiego rejestru norweskiego (NIS) zostało przedłużone.



Porozumienie przenosi obowiązek ubezpieczeniowy z Norwegii do Polski na kolejne 3 lata począwszy od 01.01.2017 roku. Z informacji otrzymanych w Departamencie Ubezpieczeń i Składek ZUS dnia 03 stycznia 2017 został rozesłany cyrkularz ze stosowną informacją do wszystkich oddziałów ZUS w Polsce.

Wystąpienie do ZUS w sprawie zabezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy zatrudnionych pod obcymi banderami

Informujemy, że dnia 16 lutego 2017 roku Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wystąpiło do Prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Pani Gertrudy Uścińskiej z prośbą o rozpoczęcie działań mających na celu zawarcie porozumień z innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej, w szczególności z Maltą oraz Cyprem w zakresie zabezpieczenia społecznego dla polskich marynarzy zatrudnionych na statkach pod obcą banderą.

W swoim uzasadnieniu Ministerstwo zwróciło uwagę na wysokie pozapłacowe koszty pracy, ponoszone przez większość statków handlowych należących do polskich przedsiębiorstw żeglugowych (w tym przedsiębiorstw należących do Skarbu Państwa) eksploatujących statki pod obcą banderą. Ministerstwo podkreśla, że sytuacja ta rodzi szereg konsekwencji, w tym także dla ubezpieczenia społecznego przyszłych emerytur polskich marynarzy wykonujących pracę na tych statkach.

„... Większość obcych bander nie gwarantuje bowiem polskim obywatelom adekwatnego zabezpieczenia społecznego. Część marynarzy i oficerów zabezpiecza się na starość indywidualnie przez posiadanie gospodarstwa rolnego i opłacanie składek KRUS, opłacanie składek ubezpieczenia dobrowolnego w ZUS, czy też inne dobrowolne formy gromadzenia środków na emeryturę. Istnieje jednak grupa, szczególnie młodszych wiekiem marynarzy, która w żaden sposób nie gromadzi środków na okres zakończenia aktywności zawodowej.

Objęcie tych osób ubezpieczeniem społecznym należy traktować priorytetowo z punktu widzenia polityki społecznej państwa polskiego. ...”

Ministerstwo uważa, że istnieje pilna potrzeba podjęcia działań mających na celu ograniczenie przewidywanych problemów społecznych i spowodowanych przez nie kosztów dla budżetu państwa, które mogą się pojawić, kiedy

osoby te osiągną wiek emerytalny i będą musiały zakończyć pracę na morzu.

Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej za projektem ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

Zmiany przepisów dot. m.in. emisji dwutlenku węgla w transporcie morskim oraz recyklingu statków zakłada projekt nowelizacji ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, który w dniu 8 lutego 2017 roku jednogłośnie poparła Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Komisja obradowała w gmachu Sejmu RP. W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”: **Andrzej Kościak** – Przewodniczący Rady i **Kazimierz Sikora** – członek Prezydium Rady, Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność w PŻB S.A.



Zdjęcie: archiwum

Jak powiedział ówczesny wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Paweł Brzezicki, projekt nowelizacji ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw wynika przede wszystkim z konieczności dokonania wdrożenia, implementacji do polskiego prawa niektórych przepisów w sprawie planowania przestrzennego, recyklingu statków, monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla w transporcie morskim oraz pobierania próbek i sprawozdawczości w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Źródło: strona internetowa Komisji GM iŻŚ

Zgodnie z projektem ustawy, dyrektor urzędu morskiego będzie odpowiedzialny za sprawdzenie czy na statku, który wpłynął do portu znajduje się ważny dokument zgodności, poświadczający spełnienie wymagań związanych z monitorowaniem emisji dwutlenku węgla.

W przypadku kontroli emisji tlenków siarki, zgodnie z projektem ustawy statki pływające pod obcą banderą, które mają już dokument świadczący o testowaniu metod redukcji emisji tlenków siarki wydany przez państwo bandery lub uznaną organizację, zostaną zwolnione z obowiązku uzyskania takiego pozwolenia od administracji polskiej.

Pismo strony pracowników Zespołu Trójstronnego w sprawie Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych

Poniżej przedstawiamy treść pisma z dnia 08 marca 2017 r. która została skierowana do Andrzeja Dudy Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Beaty Szydło Prezesa Rady Ministrów Jarosława Kaczyńskiego Prezesa Prawa i Sprawiedliwości w sprawie ostatniej polskiej firmy hydrotechnicznej.

**Szanowny Pan
Andrzej Duda
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej**

**Szanowna Pani
Beata Szydło
Prezes Rady Ministrów**

**Szanowny Pan
Jarosław Kaczyński
Prezes Prawa i Sprawiedliwości**

Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego reprezentująca:

1. Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
2. Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność"
3. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy

Zwraca uwagę na:

- realne zagrożenie upadku PRCiP
- zniszczenie około 400 miejsc pracy dla polskich pracowników zatrudnionych na umowy o pracę w PRCiP

Podkreśla, że sytuacja PRCiP była wielokrotnie sygnalizowana i omawiana na posiedzeniach Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego oraz była przekazywana z prośbą o interwencję do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej - do dzisiaj brak oczekiwanych / jakichkolwiek przez pracowników decyzji.

Odnotowuje plany Rządu RP w zakresie m.in.:

- a) budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską - potocznie nazwaną Przekopem Mierzei
- b) kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych i rozwoju żeglugi śródlądowej m.in. poprzez:
 - rewitalizację Odrzańskiej Drogi Wodnej, przywrócenia żeglowności Wisły od Warszawy do Gdańska oraz połączenia Odry, Noteci, Wisły i Bugu,
 - plany budowy Kanału Śląskiego łączącego Wisłę i Odrę oraz połączenie Odra-Łaba-Dunaj

Uznaje PRCiP za przedsiębiorstwo mające strategiczne znaczenie dla gospodarki Polski:

- jest jedynym gwarantem utrzymania dróg podejściowych wszystkich portów w Polsce jak też żeglugi samych portów,
- przedsiębiorstwem które jako jedyne w Polsce zajmuje się przez swoje prace ochroną brzegów i plaż morskich.

Z chwilą braku polskiej firmy na rynku ceny tych prac, które ponosi Skarb Państwa, mogą wzrosnąć co najmniej dwukrotnie.

Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego wzywa do podjęcia wszelkich racjonalnych - zgodnych z obowiązującym prawem - działań w celu rozwiązania zaistniałej sytuacji oraz zatrzymania procesu likwidacji PRCiP w tym zwolnień pracowników.

Z poważaniem,
Za stronę pracowniczą Zespołu

Andrzej Kościk
Współprzewodniczący Strony Pracowników
Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

K.O.:

1. Pan Marek Gróbarczyk - Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
2. Pani Dorota Arciszewska - Mielewczyk, Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Przewodnicząca Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
3. Kol. Jan Guz, Przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych
4. Kol. Piotr Duda, Przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ "Solidarność"
5. Kol. Dorota Gardias, Przewodnicząca Forum Związków Zawodowych
6. Kol. Krzysztof Dośła, Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ "Solidarność"
7. Kol. Roman Smulski, Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ "Solidarność" PRCiP Sp. z o.o.
8. Pan Jacek Wiśniewski, Zastępca Prezesa Związku Armatorów Polskich
9. Kol. Jacek Dubiński, Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
10. Kol. Henryk Piątkowski, Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy

W odpowiedzi na powyższy list, w dniu 10 marca b.r. otrzymaliśmy pismo z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, którego tekst publikujemy poniżej:

**Pan
Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej**

Szanowny Panie Ministrze,
w załączeniu przesyłam, według kompetencji, skierowane m.in. do Prezesa Rady Ministrów Pani Beaty Szydło pismo z dnia

8 marca 2017 r. Współprzewodniczącego Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Pana Andrzeja Kościka w sprawie zagrożenia upadłością Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o.

Uprzejmie proszę o udzielenie odpowiedzi Zainteresowanym, ewentualnie w uzgodnieniu z innymi właściwymi organami, z kopią do wiadomości Prezesa Rady Ministrów.

z up. Szefa Kancelarii Rady Ministrów

Paweł Szrot
Sekretarz Stanu
Zastępca Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Do wiadomości:

Pan Mateusz Morawiecki - Wiceprezes Rady Ministrów,
Minister Rozwoju i Finansów

Pan Andrzej Kościk - Współprzewodniczący Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

„Ostatnia polska firma hydrotechniczna ...”

Komisja Sejmowa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpatrzyła rządowy projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską



Zdjęcie; Urząd Morski Gdynia

Projekt ma na celu określenie zasad przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Komisja przyjęła poprawki redakcyjne i legislacyjne oraz poprawkę doprecyzowującą zasady postępowania przy wydawaniu pozwoleń na użytkowanie inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej.

W posiedzeniu, które odbyło się w dniu 9 lutego 2017 roku w gmachu Sejmu RP, uczestniczył podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Paweł Brzezicki oraz 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 PRCiP Sp. z o.o.**

Roman Smulski przypomniał, że rok temu zgłaszał na posiedzeniu sejmowej Komisji problemy PRCiP, w związku z niesłusznym naliczonym podatkiem VAT. „Do tej pory ta sprawa nie została załatwiona. Nie wiemy, czy w związku ze zmianami w urzędach skarbowych ostatnia polska firma hydrotechniczna będzie mogła wykonać to przedsięwzięcie. Jeśli nie dostaniemy tej pracy, bo nas nie będzie, to ewentualne koszty firm zagranicznych będą o wiele wyższe.”

Paweł Brzezicki poinformował, że podjął wiele prób rozmowy z resortem odpowiedzialnym za finanse. „Te rozmowy wyglądały różnie.”

Powiedział, że w dniu 08.02.2017 roku na zlecenie Urzędu Morskiego w Słupsku Instytut Morski w Gdańsku wykonał swoją pracę, która jest zapleczem eksperckim oceny skutków fiskalnych w zakresie podatku VAT od prac, które wykonano. Dodał, że MGMIŻŚ podejmie jeszcze jedną, ostatnią, próbę przywrócenia sytuacji sprzed niekorzystnych i zdaniem ministerstwa nieprawidłowych decyzji urzędów skarbowych.

Poniżej przedstawiamy podsumowanie wspomnianego dokumentu i rekomendację.

„Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych a ochrona środowiska morskiego”

Instytut Morski w Gdańsku – Zakład Hydrotechniki Morskiej w Gdańsku wyjaśnia co to jest ochrona środowiska morskiego i odpowiada na pytanie: „... czy przedsięwzięcia z zakresu ochrony brzegów morskich są czynnościami związanymi z ochroną środowiska morskiego...?”

Instytut Morski, zgodnie z umową nr ZP 3510/III/30/16 z dnia 02.08.2016 r. pomiędzy Skarbem Państwa-Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku a Instytutem Morskim w Gdańsku, wykonał opracowanie, którego celem było „... odpowiedzieć na pytanie czy przedsięwzięcia z zakresu ochrony brzegów morskich są czynnościami związanymi z ochroną środowiska morskiego i jako takie zgodnie z art. 83 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 710 ze zm.), mogą podlegać opodatkowaniu stawką podatku w wysokości 0%...”

Z uwagi na znaczną objętość opracowania z konieczności publikujemy jedynie **podsumowanie** dokumentu i **rekomendacje**.

Przypominamy, że strona pracownicza Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa wielokrotnie zgłaszała dla strony rządowej problem nieuzasadnionego naliczenia podatku VAT dla Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRCiP). **Roman Smulski - Przewodniczący KZ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” PRCiP** informował na posiedzeniach Zespołu Trójstronnego i Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, że żądanie urzędu skarbowego zwrotu podatku VAT wraz z odsetkami za wykonane wcześniej kontrakty, które wówczas były narzucone z tzw. stawka zerową, zagraża utratą miejsc pracy dla pracowników PRCiP.

Niewątpliwie opracowanie Instytutu Morskiego może być podstawą do pojęcia przez stronę rządową niezbędnych i oczekiwanych przez pracowników PRCiP decyzji w tej sprawie.

PODSUMOWANIE

- Według art. 83 ust.1 pkt.11 ustawy o VAT stawkę podatku VAT w wysokości 0% stosuje się do usług ratownictwa morskiego, nadzoru nad bezpieczeństwem żegluga morskiej i śródlądowej oraz usług związanych z ochroną środowiska morskiego i utrzymaniem akwenów portowych i torów podejściowych;
- Celem wprowadzenia stawki obniżonej (preferencyjnej) w podatku VAT, jest zazwyczaj zminimalizowanie wydatków ponoszonych przez beneficjenta danego świadczenia na zakup usługi – usługi w zakresie ochrony środowiska morskiego świadczone są w zasadzie wyłącznie na rzecz organów administracji morskiej – Urząd Morski nie jest podatnikiem VAT z tytułu wykonywania zadań w zakresie ochrony środowiska morskiego, wskutek czego nie korzysta z prawa odliczenia podatku VAT – celem wprowadzenia stawki preferencyjnej w tym przypadku było, zatem obniżenie wydatków na realizację zadań publicznych finansowanych ze środków publicznych – zmiana, wskutek błędnej wykładni, stawki na podstawową nie tylko zniweczyłaby ten cel na przyszłość, ale także powoduje, że usług wcześniej już wykonane i rozliczone tracą sens ekonomiczny dla podmiotu je świadczącego – działanie takie sprzeczne jest ponadto z zasadą ochrony zaufania do organów państwa, zwłaszcza w sytuacji, gdy usługi tego rodzaju wcześniej nie podlegały opodatkowaniu wg stawki podstawowej – zmiana stawki nie wynika ponadto ze zmiany brzmienia zapisu, lecz jest wyłącznie skutkiem zmiany jego wykładni, nie znajdującej uzasadnienia w treści analizowanego przepisu;
- Prawidłowość stosowania stawki obniżonej do niedawna nie była także kwestionowana ani w protokołach kontroli, prowadzonej w Urzędach Morskich, ani przez Prezesa urzędu Zamówień Publicznych – także w toku kontroli i czynności sprawdzających, prowadzonych przez Urzędy Kontroli Skarbowej w Urzędach Morskich;
- Według ustawy Prawo wodne (tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 469 ze zm.) wody śródlądowe powierzchniowe i podziemne oraz środowisko morskie podlegają ochronie, polegającej na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami, zapobieganiu lub przeciwdziałaniu naruszania równowagi przyrodniczej i wywoływania w wodach zmian powodujących ich nieprzydatność dla ludzi, dla świata roślinnego lub zwierzęcego, albo dla gospodarki narodowej- usługi w zakresie sztucznego zasilania brzegu morskiego korzystały na tej podstawie z preferencyjnej stawki podatku VAT, czego potwierdzeniem jest m.in. wykonywana przez podmioty niekwestionowana przez organy podatkowe praktyka stosowania stawki 0% VAT na takie same usługi, wykonywane w latach wcześniejszych na rzecz organów administracji morskiej;
- Sposób wykonywania usług związanych z ochroną brzegu morskiego przez Firmy nie uległ zasadniczo zmianie na przestrzeni wielu lat – z niezrozumiałych, zatem względów, takie same usługi, które na gruncie takiego samego brzmienia przepisu przed wejściem w życie ustawy o VAT z 2004 r., a także przez długi czas po jej wejściu w życie, opodatkowane były stawką 0%, a obecnie uznane zostały za niemieszczące się w tym zakresie;
- Zgodnie z tymi przepisami, ochroną środowiska morskiego jest, zatem w szczególności racjonalne gospodarowanie jego zasobami oraz zapobieganie lub przeciwdziałanie naruszania równowagi przyrodniczej i wywoływania w wodach zmian powodujących ich nieprzydatność dla ludzi, świata roślinnego lub zwierzęcego albo dla gospodarki narodowej;
- Konsekwentnie, usługi mające związek z („związane z”) racjonalnym gospodarowaniem zasobami środowiska morskiego oraz zapobieganiem lub przeciwdziałaniem naruszania równowagi przyrodniczej i wywoływaniem w wodach zmian powodujących ich nieprzydatność dla ludzi, świata roślinnego lub zwierzęcego, albo dla gospodarki narodowej, korzystały bez wątpienia z preferencyjnego opodatkowania podatkiem VAT;
- Czynności podejmowane w celu utrzymania i ochrony linii brzegowej, bez względu na liczbę czynności faktycznych, składają się zwykle na jedno kompleksowe działanie, wyrażające się np. w przeniesieniu określonej masy substancji z jednej lokalizacji w drugie miejsce – czynności takie są wykonywane w obrębie dna morskiego, powodują przemieszczanie substancji w obrębie tego samego ekosystemu i podejmowane w związku z ochroną środowiska, mieszcząc się łącznie w pojęciu kompleksowej ochrony środowiska morskiego, w tym racjonalnego gospodarowania zasobami środowiska morskiego – nie można natomiast z góry zakładać, że działanie mające na celu ochronę środowiska naturalnego automatycznie powoduje zaburzenia w innej części tego systemu – takie ujęcie uniemożliwiłoby w zasadzie wykonywanie jakichkolwiek prac wymagających ingerencji człowieka, podejmowanych nawet w słusznym celu i blokowałoby realizację funkcji restytucyjnej – funkcja restytucyjna ochrony środowiska zakłada, że rola prawa w ochronie środowiska nie może sprowadzać się tylko do zapobiegania naruszeniom środowiska, jako że rolą ustawodawcy jest obowiązek podejmowania interwencji wówczas, gdy następuje naruszenie tego środowiska – środowisko, a w szczególności jego zasoby, jest także przedmiotem gospodarki – dotyczy to zwłaszcza wykorzystywania zasobów środowiska w działalności gospodarczej – gospodarcze wykorzystanie środowiska musi jednak odbywać się w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która nakazuje zachowywać równowagę pomiędzy środowiskiem a działalnością gospodarczą;



9. Ponadto, przepis art.83 ust.1 pkt.11 ustawy nie uzależnia stosowania preferencyjnej stawki podatku od tego, aby głównym lub jedynym celem usług, o których mowa w tym przepisie, była ochrona środowiska morskiego – wystarczy, zatem że usługi te mogą służyć także ochronie środowiska morskiego – o klasyfikacji tych działań i ich celu decyduje jednocześnie usługobiorca tych usług, tj. dany Urząd Morski, który ustawowo zobowiązany jest do podejmowania działań w zakresie ochrony środowiska morskiego- w takim przypadku, należałoby usługi te oceniać z perspektywy celu, jaki przyświecał zamawiającemu (kontrahentowi Firmy), czyli Urzędowi Morskiemu, który określał zakres tych usług, najczęściej w dokumentacji przetargowej – zrównoważony rozwój plaż morskich, położonych w pasie technicznym, ma również pozytywny wpływ na środowisko morskie – pas techniczny stanowi strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu – jest obszarem przeznaczonym do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska – z uwagi na to, ingerencja w brzeg morski poprzez np. zasilanie plaż wywierać może korzystny wpływ na środowisko morskie i służyć ochronie tego środowiska, w tym przed czynnikami zagrażającymi mu z lądu;
10. Podkreślić raz jeszcze należy, że w art. 83 ust. 1 pkt 11 ustawy o podatku od towarów i usług mowa o usługach związanych z ochroną środowiska morskiego, nie natomiast jedynie o usługach polegających na ochronie środowiska morskiego. Jak już zostało wyżej wykazane, pojęcie usług związanych z ochroną środowiska jest znacznie szersze niż samo pojęcie usług ochrony środowiska i już tylko z tej przyczyny przy świadczeniu usług w zakresie realizacji zadań związanych z ochroną brzegów morskich wykonawcom tych prac przysługuje prawo naliczenia stawki 0% VAT;
11. Poza tym należy podkreślić, że z punktu widzenia ochrony środowiska, nie ma znaczenia, czy miejscem realizacji przedsięwzięcia jest obszar wodny, czy lądowy, ponieważ istotny jest skutek planowanego zamierzenia, którym jest ochrona środowiska morskiego. Nie można, zatem przesądzać, że działania dotyczące ochrony brzegów morskich, prowadzone zarówno w obrębie morskiego akwenu jak i na lądzie, nie mogą służyć ochronie środowiska morskiego;
12. Trudno przyjąć, że jeżeli ustawowym obowiązkiem Urzędów Morskich są działania m.in.w zakresie ochrony środowiska morskiego, to jednocześnie organy te zamawiają wykonanie usług, które miałyby szkodzić temu środowisku – to Urzędy Morskie, (jako organy właściwe m.in. w zakresie ochrony środowiska morskiego) podejmują decyzje oraz zlecają wykonanie usług, które powinny być klasyfikowane, jako związane z tą ochroną, prowadzoną przede wszystkim przez te Urzędy – nie można również oceniać wykonania tych usług w oderwaniu od celu, jaki przyświeca ich wykonaniu, tj. ochrony środowiska morskiego;
13. Z analizy dostępnych materiałów wynika, że administracja podatkowa pomija zupełnie aktualną definicję środowiska zamieszczoną w ustawie - Prawo ochrony środowiska i nie uwzględnia wzajemnych powiązań pomiędzy elementami środowiska;
14. Wykładnia pojęcia „środowisko morskie” powinna uwzględniać ogół przepisów prawa krajowego i unijnego dotyczących ochrony środowiska, które łącznie tworzą jeden porządek prawny;
15. Proponuje się przyjęcie definicji pojęć z zakresu ochrony środowiska i ochrony brzegów morskich zaproponowanych w niniejszym opracowaniu;
16. System ochrony brzegu morskiego rozumiany, jako podbrzeże w zasięgu występowania rew, plaża oraz wydma przednia z usytuowanymi tam budowlami przeciwdziałającą erozji strefy brzegowej, służy odbudowie i sterowaniu ekosystemów przybrzeżnych, co jest podstawowym zadaniem ochrony środowiska morskiego;
17. Zaproponowane w opracowaniu kryteria pozwolą na wykazanie związku planowanych zadań ochrony brzegów morskich z ochroną środowiska morskiego;
18. **Wytypowano do ochrony odcinki brzegu, gdzie działania wykonywane w ramach ochrony brzegów morskich z dużym prawdopodobieństwem mogą być związane z ochroną środowiska morskiego. Lokalizacja tych działań w ekosystemie morskim jest oczywista;**
19. Dokumentacja przygotowywana na potrzeby realizacji zadań Programu, w tym szczególnie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, na bazie podanych kryteriów powinny wykazać ich związek ze środowiskiem morskim i jego ochroną;
20. Warto zauważyć, iż z dniem 1 stycznia 2016 roku weszła w życie obszerna nowelizacja dotychczasowych przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku Ordynacja podatkowa (Dz.U. Nr 137, poz. 926 z późn. zm.). Zgodnie z przepisem art. 2a ustawy, „niedające się usunąć wątpliwości co do treści przepisów prawa podatkowego rozstrzyga się na korzyść podatnika (zasada *in dubio pro tributario*)”. Zasada ta wprowadzona została bezpośrednio do przepisów ogólnych Ordynacji podatkowej, a zatem stanowi jedną z zasad ogólnych polskiego prawa podatkowego.



REKOMENDACJE.

1. Z analiz przeprowadzonych w niniejszym opracowaniu wynika, że dla rozwiązania dotychczasowych problemów związanych z interpretacją treści przepisu art. 83 ust. 1 pkt 11 ustawy o podatku od towarów i usług należy zmienić jego brzmienie tak, aby w odniesieniu do zapisu „usług związanych z ochroną środowiska” treść jednoznacznie wskazywała zakres jego stosowania.
2. Proponuje się, aby rozszerzyć słownik rozumienia pojęć zastosowanych w przepisach ustawy tj., w art.2 dodając pojęcia mieszczące się w „usługach związanych z ochroną środowiska, tj. zadania realizowane w ramach Programu

ochrony brzegów morskich: sztuczne zasilanie, umocnienia brzegowe, sztuczne zasilanie z budowłami wspomagającymi, monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu” zgodnie z ich definicjami zawartymi w rozporządzeniu MTiGM z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 101, poz 645),

3. Alternatywą dla zmiany zapisów ustawy jest wystąpienie do Ministra Finansów o wydanie wykładni ogólnej w zakresie przepisu art. 83 ust. 1 pkt 11, która kwalifikowałaby usługi wykonywane w celu ochrony brzegów morskich, jako związane z ochroną środowiska morskiego, tj. mogłyby korzystać z opodatkowania stawką podatku VAT 0%...

Instytut Morski zastrzegł we wstępie do opracowania, że: „...Opracowanie przedstawia wyłącznie stanowisko wykonawcy i nie jest opinią prawną, podatkową lub interpretacją podatkową w rozumieniu właściwych przepisów regulujących sporządzenie takich opinii czy interpretacji. Poglądy prawne wyrażone w opracowaniu nie są prawnie wiążące; ze świadomością tego zastrzeżenia mogą stanowić podstawę podejmowania indywidualnych czynności prawnych przez osoby zainteresowane treścią opracowania, w szczególności przez zamawiającego.

Żaden podmiot, któremu zamawiający udostępni opracowanie do wykorzystania nie może dochodzić od wykonawcy żadnych roszczeń w przypadku zastosowania się do treści opracowania lub płynących z niego wniosków. Każdy podmiot korzystający z opracowania i stosujący się do jego treści lub wniosków czyni to wyłącznie na swoją odpowiedzialność. Do czasu postulowanych zmian w ustawie o podatku od towarów i usług, mających na celu doprecyzowanie zawartych tam zapisów, w celu uzyskania prawnie wiążącej interpretacji podatkowej należy zwrócić się z wnioskiem o jej udzielenie przez ministra finansów w trybie przepisów ustawy ordynacja podatkowa.

Ograniczenie odpowiedzialności Wykonawcy określone powyżej stanowi nieodłączną treść opracowania...”

Polska jest krajem odgrywającym istotną rolę na globalnym rynku pracy dla marynarzy

„Kontrakt służb dotyczący studium wdrażania obowiązków nałożonych na kraje dostarczające pracowników wynikających z Konwencji Pracy na morzu (MLC 2006) w ramach i poza Unią Europejską.” W trakcie prac zespołu roboczego do spraw nowelizacji Ustawy o pracy na morzu Andrzej Kościak, Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej „Solidarność” pełniący obecnie funkcję Współprzewodniczącego Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego zwrócił uwagę członkom Zespołu na treść opracowania wykonanego na zlecenie Komisji Europejskiej dotyczącego obowiązków państw dostawcy pracowników.

Określenie Labour Supplying State (LSS) – Państwo Dostarczające Pracowników stosowane jest wobec okre-

ślonego kraju odgrywającego istotną rolę na globalnym rynku pracy, jako znaczące źródło pracy. Raport końcowy w/w opracowania oraz zalecenia mogą stanowić praktyczne wskazania dla administracji morskiej i Zespołu roboczego do prac nad nowelizacją Ustawy o pracy na morzu w szczególności w zakresie przepisów regulujących pośrednictwo pracy dla marynarzy w Polsce.

Z pewnością informacje zainteresują polskich marynarzy i armatorów oraz osoby zaangażowane w nabór marynarzy w imieniu armatorów lub pośrednictwo pracy dla marynarzy z udziałem armatorów.

Poniżej przedstawiamy tylko krótkie i ogólne omówienie zaczerpnięte ze streszczenia i podsumowania studium stanowiącego wstęp do bardzo obszernego opracowania.

Konwencja o Pracy na Morzu (MLC) przyjęta została przez Międzynarodową Organizację Pracy w dniu 23 lutego 2006 roku i weszła w życie 20 sierpnia 2013 roku. Wdrażając Dyrektywę Unii Europejskiej (UE) dotyczące obowiązków Państwa bandery i Kontroli Państwa Portu, Komisja UE zareagowała pozytywnie na wniosek o przeprowadzenie studium dotyczącego stosowania wymagań MLC, 2006 przez kraje dostarczające pracowników. Sekretariat Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) otrzymał treść tego studium.



Service contract regarding a study on the implementation of labour supplying responsibilities pursuant to the maritime labour convention (MLC 2006) within and outside the European Union

HOVE/D2/SER/2013-51/2014-627/S12.694853/S12.694859

Final Report
Annexes

Prepared by: Innovative Compliance Europe Ltd
Hochschule Wismar, University of Applied Sciences: Technology, Business and Design
& Dr. Maria Progański

Studium przeprowadzono dla dokonania oceny w jaki sposób główne Państwa dostarczające pracowników (LSS) z UE i spoza niej, które ratyfikowały lub są w procesie ratyfikowania MLC, przestrzegają lub zamierzają przestrzegać wymagania zawarte w MLC. Studium sprawdza w jaki sposób obowiązki ustanowienia skutecznego systemu monitorowania i inspekcji w zakresie egzekwowania obowiązków państw dostarczających pracowników wynikające z MLC, są realizowane. Wśród 25 wybranych europejskich i nie-europejskich LSS i Państw Bandery, 18 ratyfikowało MLC. Metodologia przeprowadzania studium stanowi integrację badania desktopowego, wywiady z interesariuszami, badania wśród marynarzy oraz zwołanie warsztatu wdrożeniowego z udziałem przedstawicieli grup głównych interesariuszy. Stworzono oddzielne profile krajowe odnotowujące status wdrożeniowy MLC w każdym z wybranych Państw. Wnioski ujawniły ograniczoną świadomość marynarzy w zakresie wynikających z MLC praw i obowiązków w kontekście usług naboru i pośrednictwa pracy dla marynarzy (SRPS)

oraz ubezpieczeń społecznych, trudności w zakresie wdrażania norm MLC dotyczących zatrudniania marynarzy, luki w zakresie inspekcji Kontroli Państwa Portu, niekonsekwencje w systemach regulacyjnych SRPS, oraz brak nadzoru nad SRPS. Stworzono serię zaleceń politycznych dla zajęcia się kluczowymi wnioskami studium odnoszących się do świadomości marynarzy, funkcjonowania i inspekcjonowania SRPS oraz zajmowania się skargami marynarzy.

Studium skoncentrowało się na sprawdzeniu 25 europejskich i nieeuropejskich Państw Zaopatrujących w Pracowników i Państw Bandery, z których 18 ratyfikowało MLC, 2006 a siedem stanowiły Państwa nie ratyfikujące MLC. Państwami Członkowskimi UE, które podległy sprawdzeniu a ratyfikowały MLC, 2006, były: Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii, Hiszpania, Polska, Holandia, Luksemburg, Malta, Włochy, Grecja, Niemcy, Francja, Dania, Cypr, Chorwacja, Bułgaria, wraz z jednym krajem, który nie ratyfikował MLC, tj. Rumunię.

Wybranymi państwami spoza UE, które ratyfikowały MLC, 2006 obejmowały: Rosję, Maroko, Filipiny, Malezję, Turcję, Ukrainę, Myanmar. Indie oraz Chiny włączone zostały jako Państwa spoza UE, które nie ratyfikowały MLC, 2006.

Indie i Chiny ratyfikowały MLC na ostatnim etapie w/w studium i stały się Państwem Członkowskim będącym sygnatariuszem od 8 września 2015 roku i zostały sprawdzone w ramach analiz jako LSS nie ratyfikujące MLC.

Pełny tekst Studium wdrażania obowiązków państw dostarczających pracowników wynikających z Konwencji Pracy na Morzu (MLC 2006) w ramach i poza Unią Europejską. Raport końcowy – 21 października 2015 znajduje się na stronie internetowej Komisji Europejskiej „Mobility and Transport” adres: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en

Podtytuł:

“Study on the implementation of labour supplying responsibilities pursuant to the Maritime Labour Convention (MLC 2006)”



Praktyki studenckie i finansowanie Akademii Morskich

Problem finansowania praktyk studenckich przyszłych marynarzy był jednym z głównych tematów posiedzenia sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które odbyło się 22 lutego 2017 roku. Omawiano też kwestie finansowania wyższych uczelni morskich. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”: Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady i Paweł Kowalski – członek Prezydium Rady / Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” PZM.

Andrzej Kościak przypomniał członkom Komisji, że Komisarz Transportu Pani Violeta Bulc ustaliła, iż rok 2017 będzie europejskim rokiem morskim. Stąd oczekuje się od Komisji Europejskiej (KE) na przygotowanie w tym roku ustawodawczej strategii morskiej. Zwrócił uwagę na kilka danych publikowanych przez Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) w ramach propozycji działania w żegludze. Związki zawodowe skrytykowały ten dokument określając go jako skrajnie liberalny nie mniej jednak warto przytoczyć kilka danych liczbowych dotyczących żeglugi europejskiej.

ECSA reprezentuje armatorów z Unii Europejskiej (UE) i Norwegii, którzy kontrolują obecnie około 40% światowego tonażu i mogą pochwalić się najbardziej innowacyjnymi na świecie statkami. W ciągu minionych dziesięciu lat, kontrolowana przez Europę flota zwiększyła się o niemal 75%. W roku 2013 europejska branża żeglugowa wniosła 147 mld do PKB UE i zapewniła 2.2 mln Europejczykom miejsca pracy, w tym 615.000 w zatrudnieniu bezpośrednim, 38.000 studentów i kadetów.

W tym miejscu warto jednak podkreślić, że zdaniem związków zawodowych te dane nie obejmują załóg szeregowych ponadto marynarze z UE zajmują obecnie 50% marynarskich miejsc pracy w sektorze żeglugowym UE.

Na każdy mln € PKB tworzonego przez europejską żeglugę, inne 1,6 mln € tworzone jest w innym miejscu gospodarki europejskiej. Bezpośredni wpływ gospodarczy to 56 mld € do PKB UE. Na każdy 1 mln € PKB branża żeglugowa tworzy dodatkowo 1,6 mln € w innych miejscach gospodarki UE.

Według szacunku Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) globalna flota statków wzrośnie o 70% w ciągu następnych piętnastu lat. W powiązaniu z aktualną demografią branży, wzrost ten doprowadzi do zapotrzebowania na nabór i przeszkolenie 600.000 oficerów (albo 40.000 rocznie) począwszy od roku 2015.



Czy polscy armatorzy, uczelnie morskie i strona rządu w pełni korzystają z subwencji europejskich, które mogą być korzystne dla branży żeglugowej w Polsce?

Andrzej Kościak zwrócił uwagę, że Europejska Federacja Transportowców (ETF) i ECSA jako jedyna branża podejmuje wspólne działania i opracowuje wspólne plany. Ostatnio ECSA i ETF razem przygotowały przewodnik dot. istniejących programów dofinansowania przez UE praktyk i szkolenia mających znaczenie dla branży żeglugowej.

W wprowadzeniu do przewodnika czytamy między innymi, że kształcenie i szkolenie stanowią podstawę branży żeglugowej. Przede wszystkim, branża żeglugowa zależy od dobrze wykwalifikowanych załóg i członków personelu. Wymagania w zakresie edukacji i szkolenia członków załogi na statkach morskich zawarte są na poziomie międzynarodowym w Konwencji STCW. Wymagania te odnoszą się do programów regularnego kształcenia i szkolenia, a równocześnie do szkolenia w zakresie zmian kwalifikacji lub podnoszenia kwalifikacji aktualnych pracowników branży żeglugowej. Co więcej, konwencja zawiera wymagania dotyczące szkolenia na statku. Ponadto, spółki żeglugowe chciałyby oferować nie obowiązkowe wg STCW programy szkoleniowe dla aktualnych marynarzy aby umożliwić im dokonywanie zmian kariery.

Chociaż kształcenie i szkolenie stanowią podstawę branży żeglugowej, brakuje często skutecznych środków finansowych na realizację potrzeb w zakresie kształcenia i szkolenia. Na poziomie krajowym, systemy subwencji mogą być dostępne i często znane są one spółkom żeglugowym i związkom zawodowym. Komisja Europejska wdrożyła szereg systemów subwencionowania, które mogą okazać się korzystne dla branży żeglugowej, a które jednak nie są do tej pory powszechnie znane w branży. Przewodnik zawiera przegląd systemów Subwencji Europejskich, które mogą być korzystne dla branży żeglugowej. Poza zasadniczym przeglądem dostępnych subwencji, przewodnik zawiera wytyczne dotyczące sposobów występowania o subwencje na poziomie Komisji Europejskiej, albo upoważnionych Agencji Krajowych.

Liczba możliwości subwencji jest ograniczona, a często inne organizacje niż armatorzy lub związki zawodowe są tymi, które powinny występować o subwencje. Oprócz tego dokumentu, stworzony zostanie dokument stanowiący podstawę do dyskusji z instytucjami europejskimi na temat stosowności subwencji UE dla branży żeglugowej.

Andrzej Kościk zwrócił się do przedstawicieli Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻS) z wnioskiem, żeby nie rezygnowało z działań w celu przygotowania koncepcji dofinansowania praktyk. Program kształcenia i praktyk morskich wynika z międzynarodowych zobowiązań i Konwencji międzynarodowych, których Polska jest stroną. Z oficjalnych danych wynika, że jest i będzie zapotrzebowanie na wykwalifikowaną kadrę morską. Żegluga i marynarze przynoszą wymierne korzyści dla gospodarki europejskiej i polskiej.

W porządku posiedzenia była także kwestia finansowania uczelni morskich.

- W roku 2017 fundusze przeznaczone dla Akademii Morskich w Gdyni i w Szczecinie w ramach dotacji celowej i podmiotowej wynoszą 137,4 mln zł – poinformował Janusz Karp, dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej MGiMiŻS. - W ramach dotacji celowej zabezpieczone zostały fundusze w wysokości 3 mln zł. Na pomoc materialną i działalność dydaktyczną (dotacja podmiotowa) dla Akademii Morskich przeznaczono ponad 134,4 mln zł. Ponadto na współfinansowanie projektów związanych z funduszami europejskimi realizowanymi przez Akademię

Morską w Szczecinie przeznaczone zostały pieniądze w wysokości 173 tys. zł.

Stanowiska strony rządowej: na stronie internetowej MGiMiŻS, natomiast pełne zapisy przebiegu posiedzeń komisji sejmowych znajdują się na: www.sejm.gov.pl

Na przestrzeni lat w okresie od stycznia do marca na “wieczną wachtę” odeszło kilkudziesięciu marynarzy. Pamiętajmy o Nich.

Kiedy statki pływały pod polską banderą, można było sięgnąć do statystyk i określić, ilu marynarzy traci życie w wyniku katastrof morskich, ilu ulega wypadkom, ilu poniosło śmierć w wyniku samobójstwa.

Obecnie polscy marynarze pracują najczęściej na burtach statków pod tzw. tanimi banderami, wśród wielonarodowej załogi, dlatego też najczęściej w Polsce nie prowadzi się dochodzeń i statystyk związanych ze śmiercią polskich marynarzy.

10 stycznia 1965. Katastrofa Nysy

Do katastrofy drobnicowca MS Nysa doszło 10 stycznia 1965 ok. godz. 22.30. Należał do Polskiej Żeglugi Morskiej i zbudowany został w Stoczni Gdańskiej. Nieprawidłowo załadowany statek podczas bardzo silnego sztormu zatonął wraz z 18 osobową załogą u wybrzeży Norwegii. Jednostka przewoziła 650 ton ładunku ze szkockiego portu Leith do Oslo. Przyczyną, było przesunięcie się ładunku i utrata stateczności statku.



Zdjęcie: Archiwum

20 stycznia 1983. Katastrofa Kudowy Zdroju

MS Kudowa Zdrój była dziesiątym z serii 12 drobnicowców wprowadzonych do polskiej floty handlowej w latach 1967-1971. Statek, podobnie jak pozostałe drobnicowce, zbudowany został dla Polskich Linii Oceanicznych przez rumuńską stocznnię Santierul Naval w Turnu Severin.



Zdjęcie: Archiwum

Do katastrofy doszło w godzinach porannych 20 stycznia 1983 roku w czasie sztormu na Morzu Śródziemnym. Drobnicowiec płynął z Castellonu w Hiszpanii do portu Erna w Libii. 15 mil na wschód od Ibizy statek, po kilkukrotnym uderzeniu silnej fali o burtę, przewrócił się. Jak później ustalono, był nieprawidłowo załadowany. Ładunek przewyższał wagą dopuszczalną normę. Wadliwe było także zamocowanie ładunku. Na ratunek rozbitkom ruszył m.in. polski statek „Sopot” i hiszpańskie śmigłowce.

Zginęło 20 członków załogi. Ośmiu zdołano uratować.

■ 8 lutego 1985. Katastrofa Busko Zdrój

W latach 70. do polskiej floty handlowej przyłączono szereg nowych jednostek. W latach 1967-1971 dla gdyńskiego armatora Polskie Linie Oceaniczne wprowadzono serię dwunastu drobnicowców, tzw. „zdrojowców”. Statkom nadawano nazwy pochodzące od polskich uzdrowisk.

Do katastrofy jednego z nich, „Busko Zdrój”, doszło na Morzu Północnym 8 lutego 1985 roku. Statek zatonął podczas sztormu na skutek źle umocowanego ładunku, który się przesunął. Jednostka straciła stateczność, przechyliła na bok i zatонуła. W wodzie zginęło 24 członków załogi. Zdołano uratować tylko jednego radioficera.

Pomnik poświęcony ofiarom katastrofy i groby marynarzy znajdują się na Cmentarzu Komunalnym w Gdyni Witominie.



Zdjęcie: Archiwum

■ Ok. 27 lutego 1989 Kronos

Wyszedł w morze z Antwerpii o godzinie 22.30 w dniu 21 lutego 1989 r., wyokrętowując pilota o godzinie 09.00 dnia 22 lutego 1989 r.

Następnie statek przeszedł przez cieśninę Dover kierując się do Algeciras celem uzupełnienia paliwa.

O godzinie 07.30 średniego czasu Greenwich (GMT) w dniu 22 lutego 1989 r. kapitan wysłał telegram do Kierownictwa („Velos” London Ltd.) w Londynie o wyjściu statku w podróż z określeniem szacunkowej daty przybycia do Algeciras na 26 lutego o godzinie 14.00 w zależności od warunków pogodowych.

O godzinie 12.40 GMT w dniu 24 lutego 1989 r. kapitan wysłał swój 48 godzinny raport do Kierownictwa, stwierdzający, że statek znajduje się w strefie gwałtownego wiatru południowo-zachodniego o sile 9 stopni, poruszając się z szybkością 10,59 węzła oraz skorygował przewidywaną datę przybycia do Algeciras na 27 lutego o godzinie 02.00

O godzinie 14.11 GMT w dniu 25 lutego 1989 r. kapitan wysłał telegram do Kierownictwa, stwierdzający że statek znajduje się aktualnie w strefie zachodniego huraganu o sile 11 stopni i wróci do tematu gdy pogoda ulegnie poprawie. O godzinie 12.25 GMT w dniu 26 lutego 1989 r. kapitan wysłał telegram do Kierownictwa, stwierdzając że statek znajduje się ciągle w strefie zachodnich huraganowych wiatrów o sile 11 stopni opodal przylądka Finisterre nie posuwając się do przodu i że ładunek jest wciąż solidnie umocowany. Ostatnia rozmowa telefoniczna ze statkiem odbyła się w godzinach popołudniowych 26 lutego 1989 r. od tego czasu statek nie dał żadnego znaku życia. Akcję poszukiwawczą „ZAGINIENIE STATEK” rozpoczęto w dniu 28 lutego 1989 r. przez Centrum Koordynacyjne Ratownictwa Morskiego w Lizbonie w celu ustalenia miejsca pobytu statku.

Poszukiwania z powietrza w dniach 5 i 6 marca 1989 r. nie przyniosły odnalezienia, ani statku, ani jego wraku. Poszukiwania kontynuowano, aż do 13 marca 1989 r. Lloyds uznał statek za utracony w dniu 10 maja 1989 r. Nie znaleziono szczątków wraku z „Kronosa”, dlatego więc aż do czasu gdy zostaną dostarczone dowody przeciwne, należało przyjąć że „Kronos” został prawdopodobnie zwyciężony przez siły natury w dniu lub około 27 lutego 1989 r. na podstawie osiągalnych dowodów, nie dających podstawy do wyciągnięcia jakichkolwiek pewnych wniosków, aż do czasu, gdy ujawnią się dalsze dowody, badanie sprawy zaginięcia „Kronosa” zostało wstrzymane tyle z raportu o zaginięciu m/s „KRONOSA” dowiedziały się rodziny, które utraciły swoich bliskich.



Zdjęcie: Archiwum

13 stycznia 1993.

Katastrofa Jana Heweliusza

W swój ostatni rejs Jan Heweliusz wypłynął z portu w Świnoujściu 13 stycznia 1993 roku o godz. 23.30, mimo niekorzystnych prognoz pogodowych. Portem docelowym miało być szwedzkie Ystad. Około godz. 3.30 na wysokości niemieckiej wyspy Rugia prom natrafił na niespotykane silny sztorm. Niecałą godzinę później rozpoczął się przechył, który wraz z przybierającym na sile huraganowym wiatrem stale się powiększał. Jednostka obróciła się do góry dnem o godz. 5.12.

Większość załogi i pasażerów zginęła z wyiębienia, wysokie fale zalewały tratwy ratunkowe. Temperatura wody wynosiła 2 stopnie Celsjusza. Dramatycznie przebiegała sama akcja ratunkowa. Ratownicy z niemieckiego statku Arcona uznali za samobójcze schodzenie do wody podczas takiego sztormu. Z pokładu jednostki ratowniczej wypuścili liny, po których miała się wspiąć wyiębiona załoga Heweliusza. Niefortunnie też spuścili linę ze śmigłowca, która zahaczyła o tratwę z rozbitkami i ją wyrzuciła.

Na pokładzie promu znajdowały się 64 osoby, z których ocalało jedynie 9 marynarzy. W katastrofie zginęło 35 pasażerów i 20 marynarzy.



Zdjęcie: Archiwum

8 lutego 1997. Katastrofa Leros Strength.

Do katastrofy masowca Leros Strength doszło 8 lutego 1997 roku w pobliżu norweskiego portu Stavanger. Statek miał 21 lat i był po szeregu napraw w stocznjach remontowych. Właścicielem jednostki była spółka Lambda Sea Shipping Co. z siedzibą na Cyprze.

Leros Strength wypłynął z Murmańska wczesnym raniem. Polską załogą w większości złożoną przez mieszkańców Trójmiasta dowodził kapitan żeglugi wielkiej Eugeniusz Arciszewski, ojciec posłanki Doroty Arciszewskiej-Mielewczuk.

Zaraz po opuszczeniu portu startowego statek napotkał silny sztorm sięgający aż 8 stopni w skali Beauforta. Wysokie fale uszkodziły część dziobową masowca i jednostka zaczęła nabierać wody. Niedaleko portu Stavanger, przed godz. 8, kapitan wywołał radiostację Logaland Radio i poprosił o asystę holownika. Gdy pracownik stacji brzegowej zapytał o szczegóły położenia, już nie usłyszał odpowiedzi. Ostatnie słowa kapitana brzmiały:

„Od pół godziny obserwuję, że mój dziób jest pod wodą i moje pompy zaczęły wypompowywać wodę. Z każdą chwilę jest gorzej i gorzej. Nie jestem w stanie sterować (...). Dziób jest coraz głębiej i głębiej w wodzie (...)”

50 minut później na miejscu katastrofy były już norweskie śmigłowce i jednostki ratownicze. Na morzu odnaleziono je-

dynie puste tratwy ratunkowe i kilka kamizelek. Zginęło 20 polskich marynarzy. Ciał członków załogi nigdy nie odnaleziono.



Zdjęcie: Archiwum

02 stycznia 2015 r. Katastrofa Cemfjord

W ostatnim rejsie statek wiozł ładunek 2000 t suchego cementu z Aalborga w Danii do Runcorn, gdzie miał dotrzeć 5 stycznia 2015.

Statek był ostatnio widziany o godz. 13:00 2 stycznia 2015 w Pentland Firth na północny wschód od Szkocji.

3 stycznia o 14:30 wyrócony do góry stępką kadłub został dostrzeżony z pokładu promu MV Hrossey 2, płynącego do Aberdeen.

Prom prowadził w sztormowej pogodzie akcję poszukiwania rozbitków przez 2,5 godziny do nadejścia jednostek ratowniczych. Nie odnotowano, by Cemfjord wzywał pomocy.

4 stycznia 2015 kadłub pogrążył się w falach. Nie odnaleziono nikogo z ośmioosobowej załogi, siedmiu jej członków było narodowości polskiej.



Zdjęcie: Archiwum

Pamiętamy.



Na zdjęciu :Pomnik Tych, którzy nie powrócili z morza w Szczecinie. Tutaj możemy uczcić pamięć marynarzy, którzy oddali swoje życie morzu

Wywiad z Inspektorem ITF w portach Gdynia i Gdańsk Grzegorzem Dalekim

Grzegorz Daleki był jednym z trzech kandydatów zaproponowanych przez polskich afiliantów ITF. Został mianowany na Inspektora ITF w portach Gdynia i Gdańsk z dniem 1 grudnia 2014 r.

Po egzaminach i rozmowach kwalifikacyjnych ITF zdecydował się na kandydata z Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Grzegorz Daleki powiedział o sobie:

„Znam specyfikę pracy dokerów i marynarzy - pracowałem w polskich portach a potem na statkach, ostatnio jako Trzeci oficer. W Solidarności Marynarzy i Rybaków, zajmowałem się obsługą marynarzy i promocją Związku Zawodowego.”

Grzegorz Daleki był upoważniony przez KSMMiR NSZZ „Solidarność” do kontaktów z Port State Control w Gdyni w sprawie Konwencji MLC 2006.

B.S: Grzegorzu, jesteś Inspektorem ITF Polska od 12/2014 r. Przejąłeś obowiązki Inspektora ITF od obecnego Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność” Andrzeja Kościka. Opowiedz proszę, jak doszło do tego, że podjąłeś decyzję o wyborze takiej a nie innej drogi zawodowej.

G.D. Idealy Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” i obrona praw marynarzy, były i są mi nadal bliskie. Ale myślę, że nawet gdybym chciał to nie mógłbym zaplanować swojej drogi zawodowej jako Inspektor ITF. Uważam, że zorganizowani w związki zawodowy marynarze i portowcy mają siłę i możliwość niesienia pomocy potrzebującym. Jestem przekonany, że inspektor ITF musi mieć zaplecze w silnych związkach zawodowych marynarzy i portowców – to stanowi fundament skuteczności inspektora ITF. Życzę tej świadomości wszystkim polskim marynarzom.

B.S. Byłeś marynarzem i pewnie nadal nim jesteś mentalnie, czyli znasz praktyczną stronę zawodu, co wg mojej oceny jest niezwykle cenne, ponieważ zdajesz sobie sprawę, z czym musi zmagać się marynarz podczas swojej codziennej pracy.

Czy faktycznie Twoje doświadczenia pomagają Tobie w codziennej pracy?

G.D. Tak jak w każdej pracy doświadczenie jest atutem. Niektóre z problemów, które kiedyś były udziałem moim i kolegów marynarzy nadal są i mam obawę, że długo jeszcze będą aktualne np.: opóźnienie lub odmowa repatriacji, złe warunki socjalno-bytowe, opóźnienia lub brak wypłaty wynagrodzenia, utrudnienia w kontakcie z najbliższymi ale przede wszystkim rozstanie z rodziną.

A zatem nie do przecenienia jest umiejętność patrzenia oczami marynarza.

B.S: Powiedz czytelnikom, jaka interwencja/interwencje w obronie marynarzy przekonały Ciebie o słuszności wyboru Twojej drogi zawodowej, wiesz - takie poczucie satysfakcji ogarniającej człowieka od środka, czy czułeś coś takiego?

G.D. O słuszności działań ITF przekonałem się wiele lat temu, gdy jeszcze pracowałem jako marynarz. Późniejsze doświadczenia nabyte podczas pracy w Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Marynarzy i Rybaków jeszcze bardziej to potwierdziły. Niedawno minęły dwa lata odkąd wypełniam obowiązki Inspektora ITF w portach Gdyni i Gdańska.

Najbardziej poruszająca była dla mnie zmiana o 180 stopni w nastawieniu rosyjskiego marynarza do Polski, z negatywnej na pozytywną. Co jak się przekonałem nie jest wcale tak oczywiste dla wielu Rosjan.

Na początku 2016 roku zwrócili się do mnie o pomoc rosyjscy marynarze.

Z powodu bankructwa armatora, załogi czterech statków na redzie, przez kilka miesięcy czekały na wypłatę zaległych wynagrodzeń oraz repatriację. Oprócz prowadzonych przeze mnie i zakończonych sukcesem negocjacji z przedstawicielami banku, marynarze zostali otoczeni opieką socjalną i medyczną ze strony Ojca Edwarda Pracza, Europejskiego Koordynatora Duszpasterstwa Ludzi Morza.

W trakcie jednej z rozmów, młody Rosyjski motorzysta powiedział coś czego nigdy nie zapomnę: „...Nie miałem dotąd kontaktów z Polską i Polakami, ale byłem przekonany, że jesteście źle nastawieni wobec Rosjan...”

Wówczas zapytałem jakie ma zdanie teraz, po kilku miesiącach spędzonych w Polsce? Na co on zamyslił się i powiedział:

„Chciałbym pracować w Polsce... gdzie mógłbym znaleźć pracę?”

Akurat te słowa najbardziej utkwiły mi w pamięci i sądzę, że nie wymagają dalszego komentarza.

Pomimo, że przecież więcej było wyrazów wdzięczności i przyjacielskich deklaracji - w sumie roszczenie dotyczyło aż 77. rosyjskich marynarzy.

B.S. Powiedz proszę kilka słów na temat współpracy ITF Polska z PSC i innymi organami RP pracującymi na rzecz bezpieczeństwa żegluga?

G.D. W wyniku ratyfikacji przez Polskę Konwencji MLC, 2006 oraz wejścia jej postanowień do polskiego prawa, znacznej poprawie uległa współpraca z urzędami i organami polskiego państwa. Między innymi z Port State Control, Strażą Graniczną. Zaobserwowane w przeszłości, jedne z najczęstszych problemów marynarskich jak: wielomiesięczne zaległości w wy-

groźniach czy opóźnienie lub odmowa repatriacji, w wyniku egzekwowania MLC, 2006 powoli przechodzą do lamusa. Od 18 stycznia 2017 obowiązuje wymóg posiadania dodatkowych certyfikatów MLC, 2006 dot. ubezpieczenia marynarzy w przypadku porzucenia oraz na wypadek roszczeń marynarskich. Więcej informacji na ten temat można uzyskać w biurach „Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność” w Szczecinie i w Gdyni.

B.S: Taka sytuacja: zgłasza się polski marynarz do Ciebie-Inspektora ITF. Armator nie wypłacił zgłaszającemu się marynarzowi należnego wynagrodzenia, marynarz żąda wyegzekwowania swojego roszczenia. Nie należy do żadnego związku afiliowanego w ITF, czy zajmujesz się Jego sprawą?

G.D: Każdy marynarz, który nie jest członkiem Związku Zawodowego niezależnie od tego czy akurat ma roszczenie, powinien zadać sobie pytanie:

Gdyby nie było członków związków zawodowych nie byłoby również żadnych związków zawodowych, a jeśli by nie było związków zawodowych to nie byłoby ITF lub w gruncie rzeczy jakiegokolwiek innej organizacji związkowej – do kogo wówczas byś się zwrócił?

B.S. Masz częsty i bezpośredni kontakt z marynarzami pracującymi pod tanimi banderami na niejednokrotnie kiepskich warunkach zatrudnienia.

Czy według Twojej oceny, marynarze mają większą świadomość o konieczności podejmowania decyzji o wstąpieniu do związku zawodowego afiliowanego w ITF?

G.D: Niestety z żalem przyznaję, że świadomość o wstąpieniu do związku zawodowego najczęściej uaktywnia się u marynarzy w sytuacji gdy potrzebują pomocy. O ile można jakoś usprawiedliwić marynarzy bez doświadczenia, to trudno uwierzyć gdy dotyczy to starych wilków morskich. Międzynarodowa Federacja Transportowców o globalnym zasięgu działalności istnieje już od 1896 roku. Obecnie zrzesza 685 związków zawodowych, do których należy 5 116 858 członków związków ze 148 krajów.

BS. ITF kładzie szczególny nacisk na przeciwdziałanie przypadkom zatrudniania marynarzy do prac przeładunkowych, w tym do mocowania i rozmocowywania ładunków, ponieważ tradycyjnie prace te należą do dokerów. Dlaczego marynarze nie powinni wykonywać takich prac?, z jakimi niebezpieczeństwami wiąże się przymuszanie załogi do wykonywania prac przeładunkowych?

G.D: Wyrazem troski ITF o bezpieczeństwo pracy marynarzy i zarazem o miejsca pracy dla dokerów jest zawarta w Układach ITF klauzula dokerska. Jest to regulacja szczegółowo określająca prace dokerskie, do których marynarze nie powinni być angażowani.

Od wielu marynarzy wymaga się wykonywania tych prac w zamian za znikome bądź żadne wynagrodzenie. W pogoni za oszczędnościami i większym zyskiem niektórzy armatorzy i czarterujący dopuszczają się zawierania umów, które z kolei łamią klauzulę dokerską. Dla marynarzy jest kluczowe aby dokerzy zachowali swoje miejsca pracy w portach zawinięcia, ponieważ

są naturalnymi i często jedynymi ich sprzymierzeńcami. Łatwo można przewidzieć, że wykonywanie prac dokerskich przez marynarzy mogłoby zredukować a w najgorszym przypadku całkowicie zlikwidować miejsca pracy dokerów. Pozostanie jednak materia pracy dokerskiej dodatkowo do wykonania. A marynarze nawet bez tego, są bardzo obciążeni pracą, z powodu stosowania minimalnej obsady załogowej. Ponadto załogi statków nie posiadają kwalifikacji gwarantujących bezpieczeństwo i profesjonalizm wykonanych prac. Statystyki wciąż dostarczają nowych przykładów wypadków w portach i na morzu z powodu nieprawidłowego zamocowania ładunków.

B.S: Prosiłabym na koniec naszej rozmowy o kilka wskazówek dla marynarzy, w jaki sposób uniknąć potencjalnych problemów z nieuczciwym armatorem oraz wypadków na burcie, aby interwencje Inspektora ITF nie była konieczna.

G.D: Trudno jest udzielić uniwersalnych wskazówek. Doświadczenie nauczyło mnie, że problemy mogą dotknąć każdego. Również takiego armatora, który nie miał dotychczas kłopotów. Należy upewnić się czy statek pokryty jest Układem Zbiorowym ITF.

Nie należy podejmować pochopnych decyzji i działań – bez konsultacji ze swoim rodzimym związkiem zawodowym afiliowanym w ITF.

B.S. Bardzo dziękuję za rozmowę, życząc dalszych sukcesów w działaniu na rzecz i w imieniu marynarzy, życzę również dużo siły i cierpliwości rodzinie, ponieważ interwencje jak wiem, zdarzają się również w nocy..



Rozmawiała: Bożena Szmajdzińska

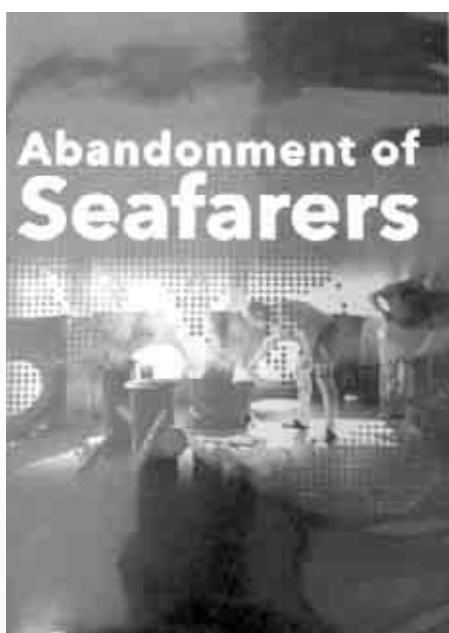
Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców

Przepisy Konwencji MLC dotyczące porzuconych marynarzy wchodzi w życie: komentarz ITF

ITF z radością powitał wejście w życie nowych przepisów Konwencji o pracy na morzu, MLC 2006 dotyczących porzuconych załóg. Przewodniczący ITF Paddy Crumlin powiedział: „Od jutra przepisy te wprowadzą ogromne zmiany, które w końcu rozwiążą drażliwy problem porzuconych załóg. Nareszcie założenie, że ci, którzy wysyłają marynarzy na morze ponoszą także odpowiedzialność za nich, zostało zapisane w rozporządzeniu.” Dodał: „Przepis ten był bardzo długo przygotowywany i podobnie, jak w przypadku samej Konwencji MLC, ITF jest dumny, że od samego początku uczestniczył w jego opracowywaniu, współpracując z Międzynarodową Organizacją Pracy, rządami i organizacjami żegludowymi.”

Sekretarz Generalny ITF Steven Cotton skomentował: „Te nowe przepisy mają ogromne znaczenie i stanowią zasługujący na uwagę dodatek do niezwykle istotnej, samej w sobie, Konwencji MLC. Teraz wszystkie strony muszą razem pracować aby zapewnić, że nowe regulacje będą wykorzystywane w działaniu oraz szczególnie nakierować swoje działania na te obszary świata, w których Konwencja MLC nie została ratyfikowana.”

Skonkludował: „Ważne aby marynarze zrozumieli co te zmiany oznaczają. Zalecamy aby sprawdzili czy na burcie jest ważny certyfikat ubezpieczenia i pamiętali, że gdy zdarzy się porzucenie załogi to powinna ona natychmiast podnieść alarm”.



Aby rozpowszechnić tą informację stworzyliśmy specjalną stronę internetową:

www.itfseafarers_abandonment.org

oraz proste plakaty instruktażowe dostępne w misjach oraz na statkach.

Porzucony marynarz – czy wkrótce ten problem będzie należał do przeszłości?

18 stycznia br. weszły w życie nowe regulacje do Konwencji MLC 2006. Zmiany te dotyczą problemu porzuconych załóg.. Przez wiele lat ITF prowadził kampanię wobec armatorów i rządów aby zmusić ich do poważnego traktowania swoich obowiązków wobec marynarzy i aby zakazać im praktyki porzucania załóg w chwili, gdy kompanie żegludowe popadają w kłopoty finansowe lub są po prostu źle zarządzane. Teraz, wraz z nowymi regulacjami, pojawiło się światło w tunelu.

Co dla marynarzy oznaczają nowe regulacje ?

Oznaczają, że armatorzy mają obowiązek zawarcia pewnych form ubezpieczenia, które będą bezpośrednio dostępne dla załóg, w których zostaną zagwarantowane wystarczające fundusze, które zapewnią pomoc finansową w przypadku porzucenia. Oznacza to, że już więcej marynarze nie zostaną przez wiele miesięcy pozostawieni sami sobie bez jedzenia, płacy i możliwości powrotu do domu.

Wszystkie statki, pływające pod flagami, których państwa bandery ratyfikowały Konwencję MLC (obecnie stanowią one 91% całkowitego tonażu) muszą mieć na burcie, w ogólnie dostępnym miejscu, kopie certyfikatu ubezpieczeniowego w języku angielskim.

Jeżeli uważasz, że grozi ci porzucenie, nie czekaj zbyt długo.

W pierwszym rzędzie powinieneś spróbować skontaktować się z armatorem. Jego nazwę i szczegóły kontaktowe znajdziesz w Deklaracji Zgodności z Konwencją MLC („Declaration of Maritime Labour Compliance” DMLC), która znajduje się na statku. Jeżeli zostaniesz porzucony to kieruj się bezpośrednio do ubezpieczyciela.

Ubezpieczenie zostanie natychmiast uruchomione gdy zajdą poniższe okoliczności wskazujące na porzucenie gdy armator:

- nie pokrywa kosztów repatriacji marynarza;
- pozostawia marynarza bez niezbędnych środków utrzymania;
- lub w inny sposób jednostronnie zrywa więź z marynarzem, w tym nie wypłaca kontraktowego wynagrodzenia przez okres co najmniej dwóch miesięcy.

Ubezpieczenie pokryje twoje zaległe wynagrodzenie do czterech miesięcy oraz wszelkie świadczenia, które wynikają z zawartego kontraktu bądź układu zbiorowego (CBA).

■ Nie zwlekaj zbyt długo !

Jeżeli będziesz czekać z wniesieniem roszczenia przez sześć miesięcy, to wówczas otrzymasz wyłącznie wynagrodzenie z okres czterech miesięcy.

Ubezpieczenie musi także pokryć uzasadnione wydatki, takie jak: repatriacja, jedzenie, ubranie – w przypadku gdy jest to konieczne, zakwaterowanie, wodę pitną, paliwo niezbędne do przetrwania na statku oraz konieczną opiekę medyczną. Wszystko to obowiązuje od momentu porzucenia do chwili powrotu do domu.

Koszty repatriacji oznaczają „odpowiednią i szybką” podróż – zwykle samolotem i obejmują wszystkie uzasadnione koszty podróży, takie jak wyżywienie, zakwaterowanie oraz transport rzeczy osobistych.

Międzynarodowa Grupa Klubów Ubezpieczeniowych P&I *, która pokrywa około 90% całego światowego tonażu utworzyła 24- godzinne linie alarmowe, których szczegóły znajdziesz umieszczone na certyfikatach, które muszą znajdować się w widocznym miejscu na statku lub znajdziesz je na stronie internetowej.

Sprawdź to teraz! Jeżeli jesteś zagrożony porzuceniem – natychmiast skorzystaj z linii alarmowej.



Międzynarodowa Grupa Klubów Ubezpieczeniowych P&I składa się z 13 stowarzyszeń (klubów) ubezpieczeniowych, które zapewniają ochronę i ubezpieczenie w żegludze morskiej. Kluby są organizacjami nienastawionymi na zyski (non-profit), stowarzyszeniami ubezpieczeń wzajemnych, do których członkowie (armatorzy i czarterujący) wnoszą opłaty, które są wykorzystywane w przypadku roszczeń stron trzecich. Tradycyjnie kluby pokrywają koszty z tytułu utraty życia, wypadków, uszkodzenia ładunku, zanieczyszczenia środowiska lub szkód spowodowanych przez kolizje. Teraz lista ta została rozszerzona o porzucenie załóg. Teraz zasadnicza różnica w tym ubezpieczeniu polega na tym, że obecnie również marynarz - a nie jakiś „znikający” armator – będzie miał dostęp do tego ubezpieczenia.]

Międzynarodową Grupę Klubów Ubezpieczeniowych P&I stanowią:

- The Swedish Club <http://www.swedishclub.com/>
- UK P&I Club <http://www.epandi.com/>
- Skuld <http://www.skuld.com>

- Britannia <http://www.britanniapandi.com/>
- Steamship Mutual <http://www.steamshipmutual.com/>
- Gard <http://www.gard.no/>
- The London P&I Club <http://www.londonpandi.com/>
- West of England <http://www.westpandi.com/>
- North <http://www.nepia.com/>
- Ship owners <http://shipownersclub.com/>
- The Standard <http://www.standard-club.com/>
- The American Club <http://www.american-club.com/>
- The Japan Ship owners <http://www.piclub.or.jp>

Jak tylko ten system zacznie funkcjonować państwa bandery i porty będą musiały sprawdzać czy odpowiedni certyfikat ubezpieczenia znajduje się na burcie.

Czy zostałeś porzucony?

Przypominamy:

Jeżeli twój armator:

- Odmawia opłacenia kosztów twojej repatriacji nawet wówczas, gdy twój kontrakt się skończył.
- Nie dostarcza na statek jedzenia, wody lub paliwa.
- Opóźnia się z płaceniem wynagrodzenia przez ponad 2 miesiące lub więcej.

Jeżeli napotykasz na powyższe problemy to zgodnie z nowymi regulacjami Konwencji MLC 2006 jesteś uznawany za „porzuczonego”.

Skontaktuj się z klubem ubezpieczeniowym (sprawdź certyfikat, który znajduje się na statku i zawiera dane kontaktowe). Możesz również powiadomić państwo bandery, oficera Inspekcji Państwa Portu (Port State Control) lub inspektora ITF. Reaguj i działaj szybko, zanim problem narodzi się.

Ubezpieczyciel pokryje twoje wynagrodzenie do czterech miesięcy więc nie czekaj zbyt długo z wniesieniem roszczenia.

*Tłumaczenie ze strony ITF:
Barbara Kubach – Chęcińska*

Informacje dotyczące stref wojennych i wysokiego ryzyka

Według informacji prasowej przekazanej przez Międzynarodową Federację Transportowców (International Transport Workers' Federation - ITF), niemiecki związek zawodowy (Ver.di), rosyjski związek zawodowy (SUR) i ukraiński związek zawodowy (MTWTU) na początku lutego 2017 roku u wybrzeży Nigerii piraci wprowadzili siedmiu rosyjskich i jednego ukraińskiego marynarza.

Porwani marynarze płynęli frachtowcem BBC Caribbean z Duali w Kamerunie do Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. Jednostka pływa pod banderą Antiqua i Barbuda i należy do niemieckiej spółki Brise Schiffahrt GmbH & Co KG.

Jak wynika z danych Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB), w 2016 roku liczba ataków piratów na morzach

zmniejszyła się do poziomu najniższego od 1998 roku, ale trzykrotnie wzrosła liczba porwań marynarskich dla okupu.

W ubiegłym roku na świecie zarejestrowano 191 ataków pirackich, o 55 mniej niż w 2015 roku.



Na całym świecie w 2016 roku piraci weszli na 150 statków, 12 statków zostało ostrzelanych, 7 statków zostało porwanych, a 22 ataków zostało udaremnionych.



Piraci wzięli 151 zakładników. W 2015 roku było to 15 jednostek i 271 osób.

Trzykrotnie wzrosła jednak w ubiegłym roku liczba porwań morskich dla okupu. Z ujawnionych informacji wynika, że **liczba porwanych zwiększyła się w ubiegłym roku do 62 z 19 w 2015 roku.**

Przypominamy, że w rezultacie konsultacji przeprowadzonych przez Sekcję Marynarzy Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) z Międzynarodowym Stowarzyszeniem Pracodawców (IMEC) osiągnięte zostało porozumienie w zakresie 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 obowiązują od 22 lutego 2016 roku.

Uzgodnione zmiany:

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

Zapraszamy wszystkich marynarzy, którzy chcieliby otrzymać więcej informacji na temat stref wojennych i wy-

sokiego ryzyka oraz przysługujących im świadczeń, do kontaktu ze swoim związkiem zawodowym afiliowanym w ITF.

Marynarzy należących do NSZZ „Solidarność” zachęcamy do kontaktu z biurami Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w Gdyni i/lub w Szczecinie.

Na podstawie informacji ze strony internetowej ITF i Międzynarodowego Biura Morskiego IMB

Bandery spełniające kryteria niskiego ryzyka

Zgodnie z załącznikiem nr 7 paragraf 12 (zmieniony) paryskiego protokołu MoU publikujemy aktualną listę państw bandery, które spełniają kryteria bandery statku niskiego ryzyka (tzw. „biała lista” + audyt Międzynarodowej Organizacji Morskiej – IMO).

Na paryskiej liście „czarno – szaro - białej” nie wymieniono bander, które w ponad 3-letnim okresie kolejnych inspekcji nie spełniły co najmniej 30 przyjętych kryteriów.

W związku z tym niektóre bandery nie spełniają wymogów, które mogłyby zakwalifikować ich statki jako statki niskiego ryzyka zgodnie z Paris MoU pomimo, że przeszły one audyt IMO VIMSAS (*IMO VIMSAS to dobrowolny audyt państw członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej*).

Poniżej lista flag, które spełniają kryteria dla statków niskiego ryzyka.

Lista ta odnosi się tylko do wymogów inspekcji protokołu paryskiego i nie może być używana w innym kontekście.

Listy są publikowane corocznie i obowiązują od 1 lipca danego roku do 30 czerwca roku następnego. Na najnowszej „czarno – szaro - białej”, liście znajdują się 84 flagi, z czego 19 jest na „czarnej”, 25 na „szarej” a 40 na „białej”.

Oto lista ważna od 1 lipca 2016 roku do 30 czerwca 2017 roku: *Antigua & Barbuda, Bahamas, Belgium, Bermuda (UK), Cayman Islands (UK), China, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Faroe Islands (DK), Finland, France, Germany, Gibraltar (UK), Greece, Hongkong (China), India, Ireland, Isle of Man (UK), Italy, Japan, Latvia, Liberia, Luxemburg, Malta, Marshall Islands, Netherlands, Norway, Panama\Portugal, Republic of Korea, Russian Federation, Singapore, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, United Kingdom, United States*

Tłumaczenie ze strony www.parismou.org.

Barbara Kubach – Chęcińska

Wiadomości bieżące:

Odmowa dostępu do regionu objętego paryskim protokołem (MoU) dla statku m/v Sormovskij 54

W dniu 4 stycznia br. m/v Sormovskij 54 został zatrzymany w porcie Rostów nad Donem (Federacja Rosyjska). Jest to już trzecie zatrzymanie w regionie Paris MoU* w ciągu 18 miesięcy.

(* w 1982 roku zawarto Paris Memorandum of Understanding dotyczące systemu inspekcji obcych statków

w portach dokonywanych przez inspektorów kontroli państwa portu -Port State Control. W zakresie ich kompetencji jest zbieranie zgodności z wymogami konwencji międzynarodowych, takich jak SOLAS, MARPOL, STCW oraz MLC. Paris MoU obejmuje obecnie 26 krajów europejskich oraz Kanadę)

Zgodnie z postanowieniami sekcji 4 Paris MoU, artykułu 16 dyrektywy Rady UE 2009/16/EC1, statek nie będzie miał dostępu ani nie będzie mógł cumować w żadnym porcie regionu Paris MoU, z wyjątkiem portu i kotwiczowiska z państwa bandery statku. Ta odmowa dostępu wchodzi w życie natychmiast gdy tylko statek uzyska zgodę na opuszczenie portu w Rostowie.

Ponieważ w przypadku statku m/v Sormovskiy 54 jest to pierwsza odmowa dostępu do regionu Paris MoU, to odmowa ta będzie obowiązywać przez okres trzech miesięcy.

Warto zwrócić uwagę na postanowienia sekcji 4.4 Paris MoU, artykuł 21.6 dyrektywy rady UE nr 2009/16/EC1, które pozwalają na dostęp do określonego portu lub kotwiczowiska w przypadku działania siły wyższej, lub mając na uwadze nadrzędne względy bezpieczeństwa lub w celu zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia usterek pod warunkiem, że odpowiednie środki zgodne z wymogami właściwego organu tego państwa zostały wdrożone przez spółkę lub kapitana statku aby zapewnić bezpieczne wejście.

Tłumaczenie ze strony www.parismou.org.
Barbara Kubach – Chęcińska

Zwycięstwo załogi z m/v Malavija Twenty

M/v Malavija Twenty jest jednym z dwóch statków, których właścicielem jest indyjska firma i które płyną pod indyjską banderą a które zostały porzucone w portach Aberdeen i Great Yarmouth.

Od samego początku, po rutynowej kontroli inspektora ITF, który zgłosił problemy z zaległościami płacowymi, ITF aktywnie pomagał członkom załogi.

Inspektor ITF Paul Keenan opisał okoliczności zwycięstwa załogi: „Statek przyplłynął do Great Yarmouth w czerwcu 2016 roku. Został zatrzymany przez Straż Morską i Przybrzeżną przede wszystkim z powodu zaległych wynagrodzeń. Początkowo firma zapłaciła część należnych pieniędzy i repatriowała niektórych członków załogi. Potem nie było już żadnego kontaktu. W grudniu ubiegłego roku, z upoważnienia załogi, statek został aresztowany. W styczniu br. bank, który jest właścicielem statku przysłał swojego przedstawiciela aby podjął rozmowy z ITF. Uzgodniono, że wszystkie pieniądze zostaną wypłacone załodze, która obecnie znajduje się na burcie oraz tym, którzy wcześniej zeszli ze statku.

Część wynagrodzeń została wypłacona przelewami bankowymi a resztę wypłacono gotówką na statku. 33 członków załogi otrzymało bilety do domu i wypłacono im 689 679 \$ (niektóre zaległości sięgały października 2015 roku).

Paul Keenan powiedział: „dzięki ich determinacji, wsparciu lokalnej społeczności, kapelana oraz samego ITF-u ci ludzie w końcu doczekali się sprawiedliwości! W czasie gdy zostali porzuceni doświadczyli różnych życiowych dramatów. Niektórzy z nich musieli zaciągać wysoko oprocentowane pożyczki aby ich rodziny mogły przetrwać. Syn jednego z członków załogi

zmuszony był zamieszkać u sąsiadów gdyż pożyczkodawca zajął jego dom. Teraz dług został spłacony i chłopiec mógł wrócić do rodzinnego domu. Inny z marynarzy sponsorował naukę w szkole trójce dzieci z jego wioski. Dzieci musiały zrezygnować z nauki gdyż nie był on w stanie im pomagać. Teraz wszystko wróciło do normy. Marynarze powiedzieli, że teraz, zanim w ogóle pomyślą o powrocie na morze, chcą przede wszystkim spędzić czas ze swoimi rodzinami i przyjaciółmi.”

W międzyczasie siostrzany statek m/v Malaviya Seven został zatrzymany w porcie Aberdeen. ITF zamierza w imieniu załogi pomóc w jego aresztowaniu aby zabezpieczyć załodze należne jej wynagrodzenia oraz zapewnić powrót do domu.

Tłumaczenie ze strony www.ITFSEAFARERS.org.

Barbara Kubach – Chęcińska

Porwanie załogi statku m/v BBC Caribbean

ITF i afiliowane związki z Niemiec (ver.di), Rosji (SUR - Seafarers Union of Russia) oraz Ukrainy (MTWTU – Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine) wzywają do podjęcia szybkich lecz odpowiedzialnych działań w sprawie porwanych w Zatoce Gwinejskiej członków załogi statku m/v BBC Caribbean. Członkowie załogi – siedmiu Rosjan i jeden Ukrainiec – zostali zabrani ze statku przez piratów i uważa się, że są przetrzymywani jako zakładnicy w Nigerii.

Przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF David Heindel powiedział: „to jest sprawa pilna i niebezpieczna dla marynarzy oraz głęboko niepokojąca dla ich rodzin. Wymaga to szybkiej reakcji. Rozumiemy, że ambasada rosyjska jest zaangażowana w tą sprawę i jeśli będzie cokolwiek co moglibyśmy zrobić aby wesprzeć ich wysiłki dyplomatyczne to uczynimy to bez wahania”.

„Statek jest własnością Briese Schiffahrts i zarządzany jest przez spółkę zależną w St. Petersburgu. Wzywamy firmy do zaangażowania się w uwolnienie załogi i zapewnienie jej bezpieczeństwa. Ponownie deklarujemy naszą gotowość do pomocy”. Dodał: „Musimy zachować ostrożność wobec wszelkich prób uwolnienia marynarzy siłą, gdyż wykorzystanie działań wojskowych niesie z sobą ogromne ryzyko dla członków załogi. Jednakże oczekivalibyśmy ze strony sił zbrojnych Nigerii skutecznych działań, które zażegnałyby takie sytuacje i w ogóle nie dopuściły do ich zaistnienia”.

Torben Seebold, koordynator morski niemieckiego związku zawodowego Ver.di, który jest stroną układu zbiorowego dotyczącego załóg Briese Schiffahrts powiedział: „wzywamy do natychmiastowego uwolnienia tych marynarzy. Ver.di i ITF oferują pomoc ich rodzinom i jesteśmy gotowi udzielić każdej pomocy aby zapewnić im szybki i bezpieczny powrót. Oczekujemy, że Briese Schiffahrts, strona układu zbiorowego, będzie także aktywnie współpracować z władzami lokalnymi oraz dotkniętymi tą tragedią rodzinami”.

Tłumaczenie ze strony www.ITFSEAFARERS.org

Barbara Kubach – Chęcińska

Przewodnik ITF

Jak odnaleźć marynarski Związek Zawodowy
lub Inspektora ITF



Jeżeli potrzebujesz pomocy, Twoim pierwszym punktem kontaktowym
powinien być Twój Związek Zawodowy

– jeżeli nie jesteś jeszcze członkiem marynarskiej
„Solidarności”, znajdziesz w tym wydaniu Biuletynu Morskiego
deklarację członkowską.

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

Na stronie

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

możesz znaleźć kontakt do afiliowanych w ITF marynarskich związków
zawodowych oraz Inspektorów ITF. Jeżeli używasz smartfona,
pobierz bezpłatny czytnik kodów QR i zeskanuj poniższe kody,
które natychmiast przekierują

Ciebie na strony internetowe ITF lub Krajowej Sekcji Morskiej
Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność:



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 jednego z adresów Organizacji wchodzących w skład **Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.**



DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

Ja niżej podpisany/a deklaruje wstąpienie do Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowców „Solidarność”.

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

Zonowiczuję się do regularnego opłacania składek związkowych - wyrażam zgodę na ich pobieranie przez pracodawcę z mojego wynagrodzenia.

Nazwisko

Imię

PESEL

Adres zamieszkania - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Nr domu

Nr lokalu

Telefon

Telefon komórkowy

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Numer

Wypełnienie formularza jest dobrowolne. Nie należy przysyłać formularza, jeśli nie jest to konieczne. Formularz jest w całości własnością NSZZ „Solidarność” i nie należy go niszczyć. Formularz jest w całości własnością NSZZ „Solidarność” i nie należy go niszczyć.

Data

Podpis

**Suma
odzyskanych
zaległych wynagrodzeń
(2014)**



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

(2015)



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

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

ARMATOR.....
STATEK.....
BANDERA.....
STANOWISKO.....
AGENT POŚREDNICZĄCY.....
DATA URODZENIA.....
NAJBLIŻSZY KREWNY.....
KONTAKT DO KREWNYCH.....

SKŁADKI BĘDĘ 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

JOIN THE ITF FAMILY

PRZYŁĄCZ SIĘ
DO MARYNARSKIEJ
RODZINY ITF



**National Maritime Section
NSZZ "Solidarność"**

Wypełnij formularz na odwrocie wraz z deklaracją i odeślij go

Krajowej Sekcji Morskiej
Marynarzy i Rybaków
NSZZ "Solidarność"

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców



Kampania ETF – Mówimy NIE przemocy wobec kobiet w miejscu pracy branży transportowej

Jednym z najważniejszych priorytetów planu działania ETF do roku 2017 jest walka z przemocą wobec kobiet zatrudnionych w sektorze transportu. Sektor transportu jest uważany za jeden z sektorów z najgorszym wynikiem w dziedzinie nierówności i przemocy wobec kobiet.

Kobiety - pracownicy transportu są bardziej narażone na przemoc podczas wykonywania swojej pracy niż Panie zatrudnione w innych branżach.

Temat przemocy wobec kobiet w miejscu pracy został szczegółowo omówiony i podejmowany we wszystkich działaniach organizowanych przez Komitet ETF do spraw kobiet.

Komitet ETF do spraw Kobiet opracował ankietę na temat przemocy w miejscu pracy wobec kobiet - pracowników transportu w Europie.

Ta inicjatywa jest częścią długoterminowej kampanii ETF. Celem badania było zebranie danych w sprawie przemocy wobec kobiet w miejscu pracy w sektorze transportowym.

Ankieta skierowana była do pań zatrudnionych we wszystkich sektorach transportu w Europie.

Wyniki zostaną przedstawione na konferencji ETF Kobiet w maju 2017 r.



ETF Action Plan on Gender Equality

2013 - 2017



President Lars Løngren

General Secretary Eduardo Chapu

Vice Presidents Alexander Kitzner

Ekaevna Vekreva



Na podstawie: www.etf-europe.org

Definicji mobbingu jest wiele.

Przemoc w małych dawkach, w słowach, gestach; sarkazm, ironizowanie, wyśmiewanie, nieuzasadniona krytyka, naruszanie godności, zastraszanie, prześladowanie.

Nękanie w praktyce

Mobbing to słowo niemal tak „modne” jak „dyskryminacja”, dlatego sygnały o szykanach, jakich doświadczają współpracownicy, skłonni jesteśmy traktować z przyzwyczajeniem oka, a czasem – wręcz przeciwnie - wiele zachowań na

wyrost uznajemy za mobbing. Rozpoznanie zjawiska może napotykać szczególne trudności, gdy sami podlegamy psychoterorowi. Działają tu mechanizmy podobne, jak u osób współzależnych – trudność z prawidłową oceną sytuacji, poczucie wstydu utrudniające rozmawianie o problemie i poszukiwanie wsparcia.

Eksperti zwracają uwagę na kilka charakterystycznych dla mobbingu etapów.



1. **Mobbing czasem zaczyna się od konfliktu - rozwiązanego źle, albo nierozwiązanego w ogóle.** Czasem „bez powodu” pojawiają się ze strony kogoś z otoczenia sporadyczne, nieprzyjemne, zachowania. Szczególnie dezorientujący dla ofiary na tym etapie jest fakt, że poza incydentalnymi, przykrymi sytuacjami, mobber przejawia wobec niej postawę grzeczności i uprzejmości.

2. **Zachowania agresywne nasilają się.** Wszystko przebiega na drodze służbowej, np. poprzez wydawanie ofierze bezsensownych poleceń. Jednocześnie mobber zaczyna ofiarę izolować np. przez rozsiewanie plotek, podważanie kompetencji. Gdy ofiara próbuje wyjaśnić sytuację, mobber zapewnia, że wszystko jest w porządku. Ofiara nadal nie umie rozpoznać sytuacji, w jakiej się znajduje, jednak organizm daje znać – strach przed pójściem do pracy, przed spotkaniem z mobberem, bóle głowy, brzucha, bezsenność, trudności z koncentracją itp.

3. **Szykany i izolacja stają się codziennością.** Ofiara mobbingu spostrzega, że sytuacja w miejscu pracy zmieniła się. Nie zdaje sobie sprawy, że otoczenie pod wpływem mobbera prawdopodobnie przypięło jej już jakąś łatkę (pieniacza, nadwrażliwca, mądrali...). Zaburzone relacje powodują coraz większe napięcie psychiczne. Długotrwały stres nie pozwala na koncentrację, wyniki pracy stają się niezadowolające, co stanowi podstawę do wyciągnięcia przez pracodawcę konsekwencji. U ofiary może dojść do uszczerbku na zdrowiu.

4. **Osoba poddana mobbingowi nie jest w stanie wykonywać swoich obowiązków.** Boi się chodzić do pracy, a jednocześnie lęka się utraty zatrudnienia. Popelnia coraz więcej błędów. Problemy zdrowotne nasilają się. Może pojawić się depresja. Czasem ofiara mobbingu rezygnuje z pracy sama, czasem zostaje zwolniona. Niestety, ze znalezieniem kolejnej może mieć trudność, ze względu na urazy psychiczne lub z powodu odnotowania nagany w jej aktach osobowych.


Na podstawie: www.ngo.pl

Porady i informacje dla marynarzy

CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA – Konwencja Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006)

W „Biuletynie Morskim” naszej Sekcji zamierzamy systematycznie prezentować fragmenty czwartego już wydania „Często zadawanych pytań odnośnie Konwencji Pracy na Morzu”. Założyliśmy, że niektóre odpowiedzi, opracowane przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP), nie tylko zainteresują polskich marynarzy mogą być również pomocne (użyteczne) w ich ciężkiej pracy na morzu. Odpowiedzi na pytania zostały przygotowane przez MOP jako część kontynuacji planu działania dla osiągnięcia szybkiej i szerokiej ratyfikacji i skutecznego wdrożenia MLC, 2006.

Maritime Labour
Convention
(MLC), 2006



W słowie wstępnym Cleoparta Doumbia-Henry, która jest Dyrektorem Departamentu Międzynarodowych Norm Pracy napisała między innymi:

„Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006), przyjęta została przez 94 (Morską) Sesję Międzynarodowej Konferencji Pracy (MKP) w dniu 23 lutego 2006. MLC, 2006 weszła w życie 20 sierpnia 2013 roku i wg stanu na marzec 2015 roku ratyfikowana została przez 66 krajów reprezentujących ponad 80 procent światowego tonażu brutto statków.

Od roku 2006, zwiększyło się zarówno zainteresowanie jak i doświadczenie związane z MLC, 2006. W roku 2012, celem udzielenia pomocy w promowaniu MLC, 2006 wśród konstytuanty MOP a także dla ułatwienia rozumienia Konwencji, Międzynarodowe Biuro Pracy przygotowało online elektroniczną bazę danych zawierającą odpowiedzi na „Często Stawiane Pytania” (FAQ), którą przygotowano także w formie publikacji papierowej MOP. Zamierzeniem było łatwo dostępne źródło informacji, które będzie regularnie uaktualniane. Zamiarem FAQ jest udzielenie pomocy osobom zaangażowanym w studiowanie lub stosowanie MLC, 2006, aby znalazły odpowiedzi na stawiane przez nie pytania na temat innowacyjnej Konwencji MOP.

Odnótować należy, że odpowiedzi przekazanych w FAQ nie należy traktować jako autorytatywnych opinii prawnych. Jest tak, ponieważ precyzyjnymi wymaganiami Konwencji są te zamieszczone w prawach i przepisach krajowych lub w innych środkach przyjętych przez każdy kraj dla wdrożenia MLC, 2006. Zamierzeniem odpowiedzi w FAQ jest dostarczenie informacji

w formie krótkich wyjaśnień odnoszących się do Konwencji i innych materiałów odniesieniowych. Nie są one opiniami prawnymi ani poradami prawnymi jeśli chodzi o znaczenie wymagania w Konwencji lub jego stosowania w konkretnej sytuacji. Takie opinie przekazane mogą być przez MOP rządowi oraz organizacjom armatorów i marynarzy, w szczególności, na wniosek i rozumiejąc, że jedynie Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości dysponuje kompetencjami przekazania autorytatywnych interpretacji międzynarodowych Konwencji dotyczących pracy.

Niniejsze FAQ stanowią jedne z serii publikacji i innych źródeł, włącznie z Wytycznymi zalecanymi przez spotkania ekspertów, które powstały dla udzielenia pomocy Członkom MOP we wdrażaniu MLC, 2006 (lista zamieszczona jest w niniejszych FAQ w ramach tytułu „Inne przydatne źródła informacji”).

Wszystkie te źródła znaleźć można i darmowo skopiować z dedykowanej strony internetowej MOP dotyczącej MLC, 2006, korzystając z linku „Narzędzia monitorowania i wdrażania” pod www.ilo.org/mlc.

Przygotowanie i opublikowanie tych źródeł nie byłoby możliwe bez wsparcia pomocy technicznej ze strony Członków MOP. W szczególności pomoc udzielona została przez Rząd Szwecji poprzez Szwedzką Agencję Rozwoju Międzynarodowego (SIDA).

Wreszcie, zamierzeniem jest uaktualnianie bazy danych online FAQ dotyczących MLC, 2006, a wynikające z tego wydania / rewizje publikowane będą od czasu do czasu dla odzwierciedlenia tych uaktualnień w oparciu o pytania pojawiające się w czasie praktycznego i prawnego wdrażania MLC, 2006.”

Na początek podstawowe informacje.

Czym jest Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006) ?

Jest to kompleksowa konwencja dotycząca pracy przyjęta przez Międzynarodową Konferencję Pracy (ILC) Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), w oparciu o Artykuł 19 swej Konstytucji, na sesji morskiej przeprowadzonej w lutym 2006 roku, w Genewie, Szwajcaria. Ustanawia ona prawa marynarzy do godziwych warunków pracy i pomaga stworzyć warunki dla uczciwej konkurencji dla armatorów. Jej zamierzeniem jest globalne zastosowanie, łatwe zrozumienie, gotowość do uaktualniania i jednolite egzekwowanie. Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC 2006) zaprojektowana została aby stać się globalnym instrumentem prawnym, który będzie „czwartym filarem” międzynarodowego reżimu regulacyjnego dla kwalifikowanej żeglugi, uzupełniając kluczowe konwencje Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) takie jak Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, ze zmianami (SOLAS), Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, ze zmianami (STCW), oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 1973/1978 (MARPOL). MLC 2006 zawie-

ra kompleksowy zbiór norm globalnych, w oparciu o te znajdujące się już w instrumentach pracy na morzu (Konwencje i Zalecenia), przyjęte przez MOP między rokiem 1920 i 1996. Sprowadza on wszystkie, za wyjątkiem czterech¹, istniejące instrumenty pracy na morzu (Międzynarodowe Normy Pracy (ILS)) do pojedynczej konwencji korzystającej z nowego formatu, z pewnymi uaktualnieniami, w razie konieczności, dla odzwierciedlenia nowoczesnych warunków i języka. Konwencja „konsoliduje” i rewiduje istniejące prawo międzynarodowe we wszystkich tych kwestiach.

Ponieważ istniało wiele Konwencji morskich, pojawić się może pytanie dlaczego okazała się potrzebna nowa Konwencja. Zaszły liczne różne przyczyny przyjęcia MLC, 2006.

Na statkach podnoszących bandery krajów, które nie sprawują skutecznej jurysdykcji i kontroli nad nimi, zgodnie z wymaganiami prawa międzynarodowego, marynarze zmuszani są często do pracy w niemożliwych do zaakceptowania warunkach na niekorzyść swego dobrostanu, zdrowia i bezpieczeństwa i bezpieczeństwa statku na jakim pracują. Ponieważ życie zawodowe marynarze spędzają głównie poza własnym krajem a ich pracodawcy (armatorzy) nie znajdują się często w ich kraju rodzinnym, niezbędne są skuteczne normy międzynarodowe dla tego sektora. Oczywiście, normy te wdrożone muszą być na poziomie krajowym, zwłaszcza przez rządy dysponujące rejestrem statków i pozwalające statkom podnosić banderę ich krajów (zwane „Państwami bandery”). Jest to już dobrze uznane w związku z normami międzynarodowymi zapewniającymi bezpieczeństwo i ochronę statków oraz ochronę środowiska morskiego. Ważne jest także zrozumienie, że istnieją liczne Państwa bandery i armatorzy, którzy dumni są z zapewniania marynarzom na swych statkach godziwych warunków pracy. Te kraje i ci armatorzy odczuwają nieuczciwą konkurencję dzięki temu, że płacą cenę za podkwotowywanie przez armatorów mających substandardowe statki i prowadzący także operacje.



Zdjęcie: Paweł Krzyżanowski-Starszy Marynarz

Podjęta przez MOP decyzja o stworzeniu MLC, 2006 była wynikiem wspólnej rezolucji podjętej w roku 2001 przez przedstawicieli międzynarodowych organizacji armatorów i marynarzy, wspartej później przez rządy. Zwrócili oni uwagę, że branża żegluga jest „pierwszą na świecie prawdziwie globalną branżą”, co „wymaga międzynarodowej reakcji

regulacyjnej właściwego rodzaju- globalne standardy mające zastosowanie do całej branży”.

Branża wezwała MOP do stworzenia „instrumentu zestawiającego w skonsolidowanym tekście możliwie największą zasadniczą część istniejących instrumentów MOP w zakresie możliwym do osiągnięcia „w kwestii priorytetu” celem polepszenia znaczenia tych norm dla potrzeb wszystkich uczestników sektora morskiego”.

Odnoszono wrażenie, że bardzo znaczna liczba istniejących morskich Konwencji, z których liczne są bardzo szczegółowe, utrudnia rządów ratyfikowanie i egzekwowanie wszystkich istniejących międzynarodowych norm pracy. Liczne istniejące morskie Konwencje pracy były przestarzałe i nie odzwierciedlały współczesnych warunków pracy i życia na statkach. Wiele z nich ma niskie poziomy ratyfikacji. Ponadto zachodziła potrzeba stworzenia skuteczniejszego systemu zgodności i egzekwowania, pomagającego wyeliminować substandardowe statki i działającego w ramach dobrze ustanowionego, międzynarodowego systemu egzekwowania norm międzynarodowych bezpieczeństwa i ochrony statku oraz ochrony środowiska przyjętego na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). MLC, 2006 została zaprojektowana dla zajęcia się tymi zagadnieniami. Większa ochrona marynarzy zostanie osiągnięta poprzez rychłą ratyfikację i wdrożenie na poziomie krajowym nowej Konwencji przez zdecydowaną większość członków MOP aktywnych w sektorze morskim.

- 1 Konwencja dotycząca dokumentów tożsamości marynarzy z roku 2003 (Konwencja No. 185) oraz Konwencji przez nią rewidowana (Konwencja No. 108); Konwencji dotycząca rent marynarzy, 1946 (No.71) oraz (przestarzała) Konwencja dotyczącej najniższego wieku dopuszczania młodocianych do pracy w pomieszczeniach podpokładowych i w kotłowniach, 1921 (No.15), nie zostały skonsolidowane w MLC, 2006.

■ Jakie są podstawowe cele MLC, 2006 ?

Podstawowymi celami MLC, 2006 są:

- zagwarantowanie kompleksowej, światowej ochrony praw marynarzy (Konwencja nazywana bywa czasami marynarską Ustawą Zasadniczą)
- ustanowienie równego pola gry dla krajów i armatorów zobowiązujących się do zapewniania marynarzom godziwych warunków pracy i życia, chronienia ich przed niesprawiedliwą konkurencją na części substandardowych statków.

■ W jaki sposób MLC,2006 chronić będzie więć światowych marynarzy ?

W pierwszy rządzie, MLC, 2006 zaprojektowana jest dla osiągnięcia wyższego stopnia ratyfikacji niż wcześniejsze Konwencje obejmując nawet marynarzy na statkach, które nie ratyfikowały Konwencji. Obejmie ona także wszystkie osoby pracujące na morzu (ich liczbę szacuje się obecnie na ponad 1,2 mln). Do tej pory nie było jasne czy wszyscy ci ludzie, zwłaszcza na przykład, osoby pracujące na statkach

nie zaangażowane bezpośrednio w żeglugę lub eksploatację statku, takie jak liczne osoby pracujące na statkach wycieczkowych, uznawani są za marynarzy.

MLC, 2006 ma także na celu ustanowienie trwałej „świadomości przestrzegania” na każdym etapie, począwszy od krajowych systemów ochrony aż do systemu międzynarodowego. Ma to swój początek w odniesieniu do indywidualnych marynarzy, którzy - na podstawie MLC, 2006 - muszą być należycie poinformowani o swych prawach i środkach zaradczych dostępnych w przypadku zarzutu nie przestrzegania wymagań Konwencji, i których prawem jest wnoszenie skarg. W dalszej kolejności obejmuje to armatorów. Od właścicieli lub operatorów statków o tonażu 500 ton (GT) lub powyżej, zaangażowanych w podróże międzynarodowe albo w podróże między zagranicznymi portami, wymaga się stworzenia i realizowania planów gwarantujących, że mające zastosowanie prawa lub przepisy krajowe lub inne środki wdrażające MLC, 2006, są rzeczywiście przestrzegane. Kapitanowie tych statków są wówczas odpowiedzialni za realizację planów przyjętych oraz za prowadzenie odpowiednich rejestrów dowodzących wdrożenie wymagań Konwencji. W ramach swych uaktualnionych obowiązków inspekcji pracy na statkach o pojemności 500 GT lub powyżej, które zaangażowane są w podróże międzynarodowe lub podróże między zagranicznymi portami. Państwo bandery (albo uznana organizacja w jego imieniu) dokonuje przeglądu planów armatorów i zweryfikuje oraz wystawi certyfikat, że rzeczywiście istnieją i są wdrożone. Z kolei od statków wymaga się posiadania morskiego certyfikatu pracy i deklaracji zgodności. Od Państw bandery oczekuje się także zagwarantowania, że prawa i przepisy krajowe wdrażające normy Konwencji są przestrzegane na mniejszych statkach nie objętych systemem certyfikacji. Państwa bandery przeprowadzać będą okresowe oceny jakości skuteczności swych systemów inspekcji i certyfikacji, a ich raporty do MOP w oparciu o Artykuł 22 Konstytucji MOP będą musiały dostarczać informacji na temat systemów inspekcji i certyfikacji, włącznie z ich metodami oceniania jakości. Ten generalny system inspekcji w Państwie bandery (istniejący w oparciu o Konwencję MOP Nr 178) uzupełniony jest procedurami do stosowania w krajach będących także, albo nawet w pierwszym rzędzie, źródłami światowej podaży marynarzy, które podobnie składać będą raporty w oparciu o Artykuł 22 Konstytucji MOP. System ten jest wzmocniony środkami dobrowolnymi w zakresie inspekcji w obcych portach (zwanym Inspekcją Państwa Portu (PSC)).

Co robić w razie wypadku na statku pod tzw. „tanią banderą”

Miałeś wypadek na statku? Znasz marynarza, który uległ wypadkowi lub poniósł śmierć na morzu?

Statystyki dotyczące wypadków, kalectwa i śmierci marynarzy na morzu są szokujące. Każdego roku armatorzy i kluby ubezpieczeniowe płacą miliony dolarów odszkodowań tym, którzy ulegli wypadkom oraz rodzinom marynarzy, którzy zginęli na morzu. Pamiętać przy tym trzeba, że wiele z takich wypadków jest w ogóle nie odnotowanych a wiele

wypłacanych odszkodowań jest znacznie zaniżonych w stosunku od tych, które faktycznie należą się marynarzom czy ich rodzinom.



Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) poświęca wiele uwagi tym zagadnieniom i wyznaczyła specjalny wydział, który pomaga marynarzom i ich rodzinom w załatwianiu skarg dotyczących odszkodowań za wypadki lub śmierć.

Jeśli miałeś wypadek lub znasz kogoś kto ucierpiał w wyniku wypadku - natychmiast skontaktuj się z ITF.

Pomożemy ci w wybraniu najlepszego sposobu załatwienia twojego problemu a jeśli będzie to konieczne bezpośrednio będziemy załatwiać go z agentem czy armatorem w celu uzyskania odszkodowania.

MOŻESZ TAKŻE SKONTAKTOWAĆ SIĘ Z ITF bezpośrednio:

Claims Unit
International Transport Workers Federation
ITF House
49-60 Borough Road
London SE1 1DS

Co robić w razie wypadku na statku pod „tanią banderą”?

Jeżeli ulegniesz wypadkowi na statku pod tanią banderą, lub będziesz świadkiem wypadku współtowarzysza z załogi, prosimy o możliwie najszybsze przekazanie do ITF lub kogokolwiek zajmującego się odszkodowaniami w twoim Związku Zawodowym, następujących szczegółów:

1. **Informacji**, kiedy wypadek miał miejsce (data i godzina), gdzie - na morzu (podając pozycję statku) czy w porcie (podając jego nazwę). Koniecznie określ **miejsce wypadku** na statku (pokład, siłownia, ładownia itp.) lub też dokładną informację, jeżeli wypadek miał miejsce na terenie nabrzeża.
2. **Okoliczności** w jakich wypadek miał miejsce (np. czy marynarz potknął się i upadł, czy został uderzony przez jakiś przedmiot, czy został wciągnięty w mechanizm itp.).
3. **Nazwiska** wszystkich świadków wypadku z podaniem ich stopnia lub stanowiska oraz ich pełnym adresem pocztowym miejsca zamieszkania.

4. Powinien również dołączyć zaświadczenie lekarskie, jeżeli ofiara wypadku została zbadana przez lekarza.

Powinieneś także zadbać o to by:

- wypadek został odnotowany w dzienniku okrętowym.
- sporządzone zostało odpowiednie sprawozdanie po wypadkowe.

Jeżeli widzisz, że kapitan, armator lub jego agent próbują ukryć fakt wypadku, aby uniknąć odpowiedzialności - nie zwlekaj! Powiadom inspektora ITF w najbliższym porcie, swój związek zawodowy lub ITF.

Źródło: Archiwum KSMMiR

Kilka słów o PHICS - systemie weryfikacji autentyczności polskich dokumentów marynarzy

PHICS (Polish Harbours Information & Control System) jest ogólnopolskim systemem elektronicznej wymiany dokumentów związanych z realizacją funkcji nadzorczych i kontrolnych nad transportem morskim, wykonywanych przez Administrację Morską

Rozwiązanie opiera się na pracy systemu centralnego zlokalizowanego w centrum przetwarzania danych oraz zdalnym dostępie użytkowników z dowolnego miejsca w kraju i na świecie przy wykorzystaniu publicznej sieci Internetowej.

Komunikacja użytkowników z systemem odbywa się przy wykorzystaniu przeglądarki internetowej. Moduł weryfikacji autentyczności polskich dokumentów marynarzy systemu PHICS dostępny jest pod adresem internetowym.

<https://centrum.phics.gov.pl/umverifi/>

System ten jest przeznaczony tylko dla uprawnionych użytkowników (przedstawiciele właściwych organów administracji morskiej innych państw oraz armatorów i ich przedstawiciele).

Osoby prywatne nie mogą korzystać z systemu.

Źródło: Urząd Morski Gdynia

Aplikacja ITF dla marynarzy

Przypominamy o darmowej aplikacji ITF Seafarers, dzięki której można sprawdzić czy statek jest pokryty układem zbiorowym oraz znaleźć dane kontaktowe do inspektora ITF na całym świecie z danymi afiliowanych związków w danym kraju.



W aplikacji można również skorzystać z infolinii „HelpLine” w razie nagłej potrzeby.

Zachęcamy do pobrania:

Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia iOS

Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia Android

Wyszukiwarka znajduje się również na stronie www.itf.seafarers.org

Ważne informacje dla marynarzy pracujących w rejonach zagrożonych malarią (zimnicą).

Przed wyjazdem na statek operujący w strefach wysokiego ryzyka zachorowania należy rozpocząć proces profilaktyki w konsultacji ze specjalistą oraz poszerzyć własną wiedzę, ponieważ te działania mogą znacznie pomóc w uniknięciu znacznych kłopotów zdrowotnych, które mogą w najlepszym przypadku zakończyć się inwalidztwem.

Malaria to jedna z najgroźniejszych chorób zakaźnych, obok zakażenia HIV oraz gruźlicy. Wywołuje ją 5 gatunków pasożyta - zarodźca malarii: Plasmodium falciparum, vivax, ovale, malariae i knowlesi. Rocznie choruje około 220 milionów osób, a umiera ponad 600 tysięcy,

W ogromnej większości są to przypadki importowane: zarażenia poza terenami tropikalnymi i subtropikalnymi endemicznego występowania tej choroby spotykane są u osób powracających z tych regionów, a także sporadycznie w pobliżu lotnisk i portów, gdzie zostają zawleczone komary z rodzaju Anopheles.

W Polsce notuje się rocznie od kilkunastu do kilkudziesięciu zachorowań na malarię. W naszym kraju od choroby nie występuje jako zarażenie rodzime od 1963 roku.

W przypadku zachorowania, zastosowanie jak najwcześniej odpowiedniego leczenia przeciw pasożytniczemu jest ratunkiem.

Zapobieganie malarii.

Nie ma szczepionki przeciw malarii.

W rejonach występowania tej choroby należy stosować metody niefarmakologiczne przeciw ukłuciom owadów oraz odpowiednie leki. Przed wyjazdem warto omówić konieczność stosowania metod profilaktycznych z lekarzem specjalistą oraz sprawdzić rejon docelowy podróży na wiarygodnych stronach WHO lub CDC (np. wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2016/infectious-diseases-related-to-travel/yellow-fever-malaria-information-by-country)

Metody niefarmakologiczne przeciw ukłuciom owadów:

- repelenty – należy wybrać preparaty zawierające DEET lub permetrynę,
- moskitiery naokienne i nadłóżkowe,
- spreje do pomieszczeń przeciw owadom,
- odpowiednia odzież (długie rękawy, długie nogawki),
- unikanie przebywania w miejscu i czasie największej aktywności owadów,
- klimatyzacja.

Leki stosowane najczęściej w profilaktyce malarii:

Jest wiele leków stosowanych jako profilaktyka przeciwko malarii. Dobór zależy od ryzyka zachorowania na malarię jak i rejonem świata.

Zapraszamy do zapoznania się z publikacją dotyczącą zapobieganiu malarii na statkach handlowych opracowaną przez ICSW (Międzynarodowy Komitet Opieki nad Marynarzami)

www.seafarershealth.org



Publikacja jest do pobrania ze strony: <https://seafarers-welfare.org/ship-shop/malaria/malaria-guidelines-a4-20pp-detail>

Uwaga! w wielu krajach istnieje oporność na chlorochinę! Przyjmowanie leku w tych rejonach nie ma sensu i nie uchroni przed zarażeniem!

- Należy pamiętać, że WSZYSTKIE leki profilaktyczne należy zacząć przyjmować PRZED wyjazdem, stosować W TRAKCIE oraz przez określony czas PO podróży.
- Wielu marynarzy boi się leków profilaktycznych przeciw malarii, podkreślając ich szkodliwe działanie. Należy jednak pamiętać, że malaria jest potencjalnie chorobą śmiertelną, a dawki leków stosowanych w profilaktyce są kilkakrotnie mniejsze niż w przypadku dawek leczniczych.
- Niestety, nie ma żadnych pewnych objawów klinicznych, umożliwiających rozpoznanie lub wykluczenie malarii bez badań laboratoryjnych. Podstawą rozpoznania jest badanie mikroskopowe:
- Ponadto w diagnostyce przydatny jest RDT - szybki test diagnostyczny, dostępny w niektórych laboratoriach. Drogim i mało dostępnym, ale bardzo dokładnym badaniem jest badanie krwi metodą PCR.



Jakie są objawy malarii?

Objawy malarii często mylone są z innymi chorobami, w których występuje gorączka np. z gruźlicą, zapaleniem opon mózgowych czy grypą. Co może wzbudzać podejrzenie, że do naszego organizmu dostały się pierwotniaki malarii?

- wysoka gorączka
- wymioty i inne zaburzenia działania przewodu pokarmowego
- bóle i zawroty głowy
- świąd
- nudności
- bezsenna noc, psychoza, koszmary
- kołatanie serca
- zanik łaknienia
- biegunka

Skutki zachorowania na malarię

Jednym ze skutków zachorowania na malarię jest śmierć. Rocznie dotyka ona 1-3 mln ludzi na ziemi.

W środowisku naukowym uważa się, że **zarodźce malarii przyczyniły się do największej selekcji naturalnej w historii rozwoju ludzkości**. Świadczy o tym fakt naturalnej odporności na malarię u większości mieszkańców terenów tropikalnych.

Najczęstszymi skutkami zachorowania na malarię są: obniżenie odporności, problemy ze wzrokiem, wątrobą, bezsenność, nerwice.



Mapkę czytamy w ten sposób, że np. w Afryce Zachodniej jedna osoba na trzystaśmię zachoruje, jeżeli nie stosuje środków zapobiegawczych

B.S. na podstawie: strony internetowej Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej.



Z działalności Międzyzakładowej Organizacji NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej

Poniżej przedstawiamy wiadomość z ostatniej chwili. W Kołobrzegu podpisano kontrakt na budowę promu pasażersko-towarowego dla Polskiej Żegludgi Bałtyckiej S.A. Kontrakt w imieniu inwestora podpisali Piotr Redmerski, prezes PŻB i Andrzej Wróblewski z zarządu Polskiej Żegludgi Bałtyckiej S.A. oraz ze strony wykonawcy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., Marek Różalski – prezes oraz Mariusz Ronewicz z zarządu tej spółki.

Przy podpisaniu kontraktu byli obecni: **Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej i żegludgi śródlądowej.**

Prom będzie wybudowany w należącym do Grupy MARS FIZ Szczecińskim Parku Przemysłowym Stocznia Szczecińska, na pochylni Wulkan. Jednostka będzie spełniać wymogi techniczno-eksploatacyjne optymalne dla linii Świnoujście-Ystad.

- W ramach Grupy MARS FIZ dysponujemy potencjałem stoczniovym, dlatego jesteśmy w stanie wybudować prom – **powiedział Marek Różalski, prezes spółki MSR GRYPFIA.**

- Jestem przekonany, że pierwszy prom otwiera cykl budowy następnych – powiedział Piotr Redmerski, prezes PŻB S.A.

Przy podpisaniu kontraktu obecny był również **Przewodniczący Organizacji Związkowej NSZZ Solidarność Kazimierz Sikora**



Na zdjęciu: Piotr Redmerski – Prezes Polskiej Żegludgi Bałtyckiej podczas wystąpienia

- Ze strony ministerstwa, a także grupy MARS FIZ zrobiliśmy wszystko, żeby mogło dojść dzisiaj do podpisania komercyjnego kontraktu – powiedział Marek Gróbarczyk minister gospodarki morskiej i żegludgi śródlądowej. – Teraz już działania leżą w gestii armatora i wykonawców. Bardzo cieszy, że inwestorem jest PŻB, która w tej chwili bardzo dobrze sobie radzi na rynku promowym. Cieszy również, że prom zostanie wybudowany w polskich stoczniach, przez polskich wykonawców – dodał.

- Armator jest doskonale rokującą firmą w branży przewozów promowych. Udało się uratować tę firmę, którą poprzedni Rząd chciał sprzedać obcemu kapitałowi za bezcen – przypomniał szef resortu. - Budowa pierwszego promu to początek odbudowy Stoczni Szczecińskiej, całego łań-

cucha dostawców. To także nowy rozdział Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” i jej kooperantów.



Na zdjęciu: Podpisywanie kontraktu na budowę promu dla PŻB, od prawej: Piotr Redmerski - Prezes PŻB, Marek Różalski - Prezes Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A.



Na zdjęciu: od lewej: Wojciech Sikora - Przewodniczący Organizacji związkowej NSZZ Solidarność przy PŻB



Na zdjęciu: od lewej Marek Różalski - Prezes Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, Piotr Redmerski - Prezes Polskiej Żegludgi Bałtyckiej

Zdjęcia: NSZZ Solidarność przy PŻB

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych



Informujemy, że zmieniony został numer telefonu do naszej Organizacji.
Nowy numer: 91 422 02 02

Oczywiście nasza Organizacja nadal będzie monitorowała stan sprawy i o wynikach poinformujemy na naszej stronie internetowej www.omk.org.pl

Informacje dotyczące uznawania polskich dyplomów przez Japońską Administrację Morską

Do naszej Organizacji zgłosił się marynarz z prośbą o wyjaśnienie kwestii związanej z nieuznawaniem przez japońską Administrację Morską dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy na podstawie prawidła I/10 Konwencji STCW.

W wyniku prowadzonej korespondencji przez Przewodniczącego OMK Tymoteusza Listewnika z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (od dnia 15/07/2016 r.) w dniu 02 lutego otrzymaliśmy następującą odpowiedź, podsumowującą stan spraw:

Szanowny Panie,

w nawiązaniu do Pańskiej wiadomości e-mail z dnia 11 stycznia 2017 roku w sprawie informacji na temat postępów w dążeniach do uznawania polskich dyplomów przez Japońską Administrację Morską informuję co następuje.

W dniach 25 - 28 października 2016r odbyła się wizytacja przedstawicieli Administracji Morskiej Japonii. W jej trakcie przedstawiciele Strony Japońskiej zapoznali się ze sposobem funkcjonowania Polskiej Administracji Morskiej oraz procesem kształcenia marynarzy na Polskich Akademiach Morskich zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW. Wizytacja przebiegła pomyślnie, obecnie po stronie Rządu Japonii procedowane są dalsze kroki w celu podpisania porozumienia w zakresie uznawania dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy na podstawie prawidła I/10 Konwencji STCW. Obecnie termin zawarcia porozumienia nie jest znany.

Jednocześnie informujemy, że w celu utrzymania dobrych relacji oraz możliwie najszybszego zawarcia porozumienia, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pozostaje w stałym kontakcie ze Stroną Japońską.

Z wyrazami szacunku,
Łukasz Marcisz

Departament Edukacji Morskiej



Uwaga na kolejnych oszustów proponujących zatrudnienie!!!!

Ponownie prosimy o zachowanie szczególnej ostrożności w wyborze nadsyłanych ofert pracy. Oszust podszywający się pod znanego armatora Seacrest Offshore zaproponował rewelacyjne warunki zatrudnienia marynarzowi należącym do OMK. Apelujemy, aby w chwili otrzymania oferty pracy, odwiedzić firmową stronę internetową armatora, gdzie na głównej stronie znajdują się ostrzeżenia o próbach oszustw lub skontaktujemy się z OMK. Sprawdzenie otrzymanej oferty ma sens przed podpisaniem kontraktu i wysłaniem skanu naszego podpisu oszustowi, nie po fakcie.

If for any reason, any provision of this agreement is held invalid, all other provisions of this agreement shall remain in effect if the Agreement is held invalid or cannot be enforced, then to the full extent permitted by law any provision between the Company for any provision thereof and the Employee shall be deemed amended so if this agreement had not been amended.

ASSUMPTION OF AGREEMENT BY COMPANY'S SUCCESSORS AND ASSIGNEES:
The Company's rights and obligations under this agreement will survive to the benefit and to binding upon the Company's successors and assigns.

GLOBAL MODIFICATIONS NOT BINDING:
This agreement is the entire agreement of the Company, and the Employee. Oral changes have no effect. It may be altered only by a written agreement signed by the party against whom enforcement of any waiver, change, modification, amendment, or discharge is sought.



Na zdjęciu: ostatnia strona „kontraktu” z charakterystycznym czerwonym znakiem

B.S

Kolejny oszust podszywający się pod firmę Vroon

Dostaliśmy informacje od marynarza należącego do OMK, że otrzymał propozycję pracy z adresu:

Good Day,
We are urgently looking for New Set of crew members for the below vessels
Title: Mix Crew of All Position
Vessel type / Offshore ship: MPSV / DP2 DSV / AHTS/ LNG/LNP
Other Vessels type / Container/Bulk/ Cargo/Ro-Ro/Chemical Tanker
Working area / region of operation: Europe and Asia
Salary / Wages: Very Attractive
Contract: Contract 2 Years: 1 month on / off

If you are interested in working with us in any of the positions listed above, please respond by submitting Application form, CV or Position

Regards

Rachel Rome

Recruitment Consultant

Private Crewing Agency

Vroon Offshore Services (UK) LTD

Po sprawdzeniu, okazało się, że jest to kolejny scam.

Informacja dla marynarzy z OMK pracujących pod belgijską banderą.

Informujemy, że na naszej stronie internetowej, w Strefie członków Związku umieściliśmy istotne informacje dla marynarzy pracujących na statkach podnoszących belgijską banderę.

Po zalogowaniu się do Strefy Członków OMK należy wybrać zakładkę - Poradnik Marynarza OMK. Zawarliśmy tam najważniejsze informacje o systemie ubezpieczeniowym, które będziemy na bieżąco uzupełniać o najnowsze informacje.

Podsumowanie działalności OMK za rok 2016.

1. Statystyka w OMK NSZZ Solidarność

STATYSTYKA ORGANIZACJI MARYNARZY KONTRAKTOWYCH	
Członkostwo w OMK NSZZ Solidarność	2016
Ilość wypełnionych deklaracji do OMK	73
Oficerowie	34
Marynarze	32
Kadeci	7
Pracownik lądowy	0
Ilość wykreślonych marynarzy z OMK	23
Oficerowie poziom zarządzania	1
Oficerowie poziom operacyjny	8
Marynarze poziom pomocniczy	12
Kadeci	2
Pomoc finansowa dla członków OMK	2016
Ilość złożonych wniosków o zapomogi szkoleniowe z fundusz OMK	95
Wartość wypłaconych zapomóg	33459
Pomoc z Funduszu Zapomóg Zwrotnych z OMK	2016
Ilość złożonych wniosków	4
Wartość przyznanych zapomóg	7000
Zapomogi Bezwrotne	2016
Ilość złożonych wniosków	3
Wartość przyznanej pomocy	3100
Fundusz zapomóg statutowych OMK	2016
Z tytułu urodzenia dziecka	5700
Z tytułu śmierci	
Roszczenia i inna pomoc dla członków OMK	2016
Wizyty na statkach	4
Ilość spraw złożonych przez członków OMK	19
Ilość zakończonych spraw	11
Ilość spraw nie rozwiązanych z danego roku (w toku)	6
Ilość szybkich porad	121
Opiniowanie statków	96

Pełne podsumowanie działalności OMK jest dostępna na www.omk.org.pl

Zapraszamy marynarzy z OMK do udziału w Konkursie fotograficzno-artystycznym „Z morza o morzu - 2017 „

Wszystkich marynarzy należących do naszej Organizacji obdarzonych talentem fotograficzno-artystycznym zapraszamy do udziału w Konkursie „Z morza o morzu - 2017”

Celem Konkursu jest pokazanie specyfiki marynarskiego środowiska pracy i spędzania wolnego czasu na morzu oraz w portach, promowanie zawodu marynarza, jak i ukazanie ciekawostek oraz różnych sytuacji napotkanych na morzach i oceanach całego świata.

Konkurs zostanie rozstrzygnięty w czterech kategoriach:

I. Fotografia – statek, warunki sztormowe

II. Fotografia – praca na statku

III. Fotografia – czas wolny na statku lub w porcie

IV. Obraz lub rysunek – dowolna tematyka morska .
związana z praca na morzu.

Autorzy zwycięskich prac oraz prac wyróżnionych otrzymają indywidualne nagrody rzeczowe.

Technika wykonania prac autorskich jest dowolna.

Każdy uczestnik może zgłosić do 10 zdjęć lub/i do 10 obrazów, rysunków.

Podpisane imieniem i nazwiskiem oraz tytułem prace konkursowe należy składać osobiście lub przysłać pocztą z dopiskiem - Konkurs fotograficzno-artystyczny w terminie do 15 czerwca 2017 r. na adres: OMK NSZZ Solidarność, ul. Szarotki 8, 71-604 Szczecin lub e-mailem na adres biuro@nms.org.pl

Nadesłane prace konkursowe będą wykorzystane w całości lub w części poprzez ich zamieszczenie we wszelkiego rodzaju publikacjach wydawanych przez OMK NSZZ Solidarność lub ich prezentację w formie wystawy.

UWAGA:

Jeżeli na pracy fotograficznej będzie umieszczona postać innej osoby/osób, koniecznym jest dołączenie piśmennego oświadczenia uwidocznionej osoby/osób o wyrażeniu zgody na rozpowszechnianie jej/ich wizerunku. Regulamin Konkursu dostępny jest na stronie internetowej oraz w biurze OMK



Zdjęcie: Archiwum

II Amatorski Turniej Darta Amerykańskiego dla marynarzy z OMK



Amatorskie rozgrywki darta amerykańskiego dla marynarzy

W dniu 10 stycznia Organizacja Marynarzy Kontraktowych zorganizowała dla marynarzy z OMK kolejny Turniej Darta Amerykańskiego.

Podstawowym kryterium udziału w rozgrywkach była umiejętność trafienia w tarczę.

Do udziału w rozgrywkach zgłosiło się 20 osób.

Na podium znaleźli się zwycięzcy:

Miejsce I : Dariusz Cybulski

Miejsce II : Ireneusz Bek

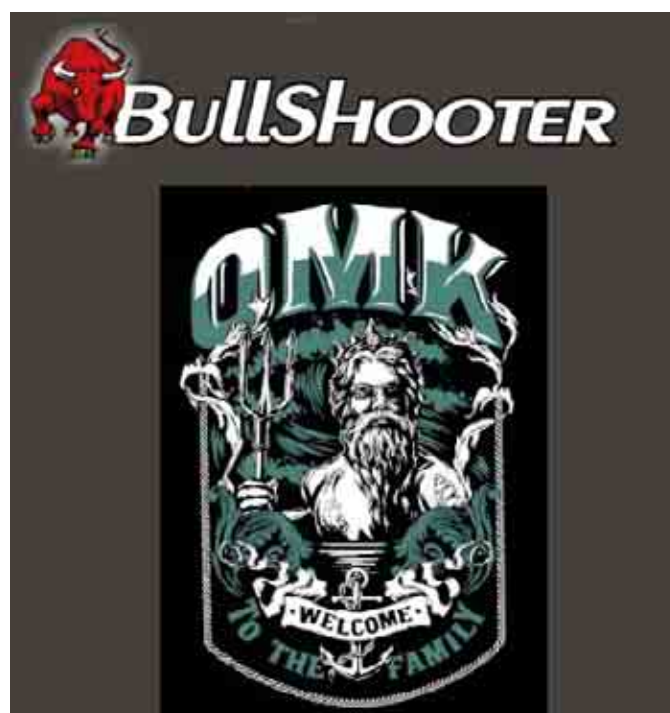
Miejsce III: Krzysztof Szulc

którzy otrzymali nagrody, ufundowane przez Organizatora.

Serdecznie gratulujemy zwycięzcom.



Składamy również serdeczne podziękowania za pomoc w zorganizowaniu Turnieju Polskiej Lidze Darta Amerykańskiego BullShooter



Za rok zapraszamy na następne amatorskie rozgrywki darta amerykańskiego.



Historia

I Bandera polska część III

Poniżej przedstawiamy kontynuację naszego cyklu opowiadającego o historii budowy polskiej floty. W poprzednim wydaniu Biuletynu przypomnieliśmy fakt powołania Dekretem przez Marszałka Józefa Piłsudskiego Zarządu Sekcji Marynarki Ministerstwa Spraw Wojskowych. Poniżej kontynuacja naszej historii o powstawaniu polskiej potęgi morskiej.

Rok 1919.

Nadszedł rok 1919, który był dla Polski rokiem przełomowym.

Początek roku wypełniła trudna walka o dostęp do morza i powrót Gdańska do Polski, który stanowił dla Polski „okno na morze” i niezbędną podstawę dla budowy i rozwoju marynarki polskiej.

Ówczesny Rząd Polski świadomy jest tego, że nowe zadania przerastają znacznie rozmiarem i wagą ramy Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych jak również utworzonej na początku roku 1919 Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Handlu.

W związku z powyższym Naczelnik Państwa Polskiego Józef Piłsudski wydał Dekret o następującej treści:

Dekret o utworzeniu Departamentu dla Spraw Morskich.

W myśl uchwały Rady Ministrów z dnia 20 marca 1919 r. tworzy się zamiast Sekcji Marynarki przy Ministerstwie dla Spraw Wojskowych, Departament dla Spraw Morskich – od dnia 02 maja b.r. według etatów, zatwierdzonych przez Ministra Spraw Wojskowych.

Departament podlega przez swego szefa bezpośrednio Ministrowi Spraw Wojskowych.

W zakres działalności departamentu wchodzi całokształt zarządzeń i interesów, dotyczących spraw marynarki wojennej i handlowej, portów i żeglugi morskiej, flotylli rzecznej i składu osobistego.

Instytucje rządowe, które dotychczas zajmowały się sprawami żeglugi morskiej, mają je przekazać Departamentowi. Szefem Departamentu mianuję kontr-Admirała Kazimierza Porębskiego i jego zastępcę kontr-Admirała Wacława Kłockowskiego

Dan w Warszawie, dn. 14 maja 1919 r.

Naczelnik Państwa: J. Piłsudski

Minister Spraw Wojskowych: J. Leśniewski

Prezydent Ministrów: w z. Wojciechowski

Dekret z dnia 14 maja 1919 r. skoncentrował sprawy morskie w jednym ministerstwie, jednocześnie stworzył szeroką podstawę dla pracy w dziedzinie marynarki. Departament Marynarki przystępuje do energicznej pracy. Z jednej strony

należy jak najszybciej przeprowadzić pracę wewnątrz kraju, z drugiej należy zainteresować zachód pojęciem dotychczas niespotykanym – pojęciem marynarki polskiej.

Nadszedł dzień 28 czerwca 1919 r., dzień podpisania Traktatu Wersalskiego. Polskę spotkał dotkliwy zawód. Naturalna brama do morza została dla Polski zamknięta. Gdańsk, port gdański, stocznie - wszystko znalazło się poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Swobodny dostęp do morza oraz próby budowania floty polskiej napotyka na trudne do zwalczania przeszkody pod względem politycznym, jak i gospodarczym.

Traktat wersalski, przyznając Polsce zaledwie skrawek wybrzeża, pozostawia nam możliwość zawarcia konwencji z Gdańskiem.

Niestety, rząd wolnego miasta Gdańska znajdujący się pod wpływem Berlina był wrogo nastawiony wobec Polski i ta wrogość znalazła swoje odzwierciedlenie w trakcie zbliżającej się wojny napaścią od strony wschodniej.

Od dnia podpisania Traktatu Wersalskiego do chwili objęcia Pomorza i odzyskania podstawy dla rozwoju marynarki polskiej, upływa sześć miesięcy. I w tym krótkim czasie wy czarowana niemal marynarka zaczyna pełnić swoją rolę.

Według danych urzędowych w ciągu sezonu nawigacyjnego 1919 r. Polska Żegluga Państwowa (reczna) przewiozła 152,746 ton ładunku.



Na zdjęciu: Holownik motorowodny boczno kołowy "Warmia". W 1919 r. zmieniono nazwę statku na „LUBECKI”. Armatorem statku została Polska Żegluga Państwowa w Warszawie. Holownik pływał z Warszawy do Nieszawy gdzie odbierał barki z towarami żywnościowymi – Zdjęcie: Waldemar Danielewicz, www.zegluga.info.

W następnym wydaniu Biuletynu Morskiego przedstawimy dalszą historię powstawania polskiej bandery, dzieje od roku 1920, objęcie Pomorza.

Opracowano na podstawie „Z historii polskiej bandery”, reprintu wydawnictwa „Odrodzenie Polski Karola Meperta” - „Flota Polska” – wydanie pamiątkowe ilustrowane 1921, wydane pod protektoratem Szefa Departamentu Morskiego Kazimierza Porębskiego.

B.S.

Krzyżówka

PIOSENKA Z REPERTUARU MARKA GRECHUTY	▼	REWIA MSZA ODPRAWIANA W ADWENCIE	▼	IMIĘ AKTORA KŁOŚOWSKIEGO RYCERZ	▼	... KORYNTU RZEKA Z POWIEŚCI SZOŁOCHOWA	▼	ŚCISEY W WIELKI PIĄTEK	▼	CIAMAJDA IMITACJA SKÓRY	▼	RYNEK W MIEŚCIE STARO-GRECKIM	▼			
17								14				9				
▶	21				12			TECHNICZNA MOŻLIWOŚĆ SAMOLOTU	▶							
GRAŁA W FILMIE "CWAL"	▶		2					3				PRZYPRAWA KORZENNA	15			
▶	11							ROŚLINOŻERNY SSAK ZAMIESZKUJĄCY DŻUNGLE	▶	10						
DYRYGENT AUSTRIACKI PREZYDENT FILARETÓW	▶											24				
PROWADZI Z POWIERZCHNI TERENU DO ZŁOŻA	▶	MIASTO KOŁO ZĄBKOWIC	8		ŻONA BRATA					BRZUSZNA ALBO USTNA		MICHAŁ... WISNIO-WIECKI		BĘBEN WOJSKOWY		
▶	7									USZCZELNIAŁ SZYBĘ W RAMIE						
CIERPIENIE		UBIÓR OCHRONNY								▶	1					
▶		29			PARTEROWY BUDYNEK			KRAJAN, ZIOMEK	▼			ODPOWIEDNI OKRES		Z GÓRĄ SIĘ NIE ZEDZIE		
								TEREN POKRYTY TRAWĄ	▼	28						
BYŁA POD GRUNWALDEM PRZETAK	▶					13		CZEŚĆ ROŚLINY	▶			26				
▶	20				18	RADA MINISTRÓW				22		16	ROŚLINA O MIĘSISTYCH STRĄKACH	▶	5	23
ZAPŁONOWA W AUCIE WIEZIENNE M-1	▶							SKÓRZANY FUTERAŁ NA REWOLWER	▶							
▶		27	19			LEGENDARNY ZAŁOŻYCIEL KRAKOWA				4			TANIEC	▶	6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

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

Zapraszamy do rozwiązania naszej kolejnej krzyżówki i do przesłania hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 31/05/2017 r.

Można wygrać koszulkę, smycz i wiele innych nagród. Życzymy powodzenia.

Wspierając nasze działania, wspierasz Marynarzy oraz ITF i ETF.
Wstąp do jednej z niżej wymienionych Organizacji, wchodzących w skład
Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" afiliowanej w ITF i ETF
www.solidarnosc.nms.org.pl



NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków
ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia
Tel: + 48 58 621 85 41
Tel./fax: +48 58 661 20 35
e-mail: marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl



NSZZ „S” Dalmor S.A.
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Tel/fax: +48 58 620 18 45
Tel: 512 021 380
e-mail: solidarnosc.dalmor@gmail.com



Organizacja
Marynarzy Kontraktowych NSZZ "S"
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
Tel: +48 91 422 02 02
e-mail: biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl



NSZZ „S” przy PRCIP Gdańsk Sp. z o.o.
ul. Przetoczna 66
80-702 Gdańsk
Tel: +48 600 344 230



NSZZ „S” przy Polskiej
Żegludze Morskiej
Plac Rodła 8
70-419 Szczecin
Tel: +48 91 359 40 84
e-mail: pzmsolidarnosc@wp.pl
e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl



NSZZ „S” Morskich Służb
I Przedsiębiorstw Ratowniczych
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Tel: +48 58 660 76 53
e-mail: msiprsolidarnosc@nms.org.pl



NSZZ „S” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej
ul. Portowa 41
78-100 Kołobrzeg
Tel/fax: +48 94 355 22 04
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl



INSPEKTOR ITF POLSKA
Adam Mazurkiewicz
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl
tel: +48 501 539 329

INSPEKTOR ITF POLSKA
Grzegorz Daleki
ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia
e-mail: daleki_grzegorz@itf.org.uk
tel: +48 514 430 374

CALLING ALLSEAFARERS

Czy zostałeś porzucony?

Czy twój armator:

- Odmawia opłacenia kosztów twojej repatriacji nawet wówczas, gdy twój kontrakt się skończył?
- Nie dostarcza na statek jedzenia, wody lub paliwa?
- Opóźnia się z płaceniem wynagrodzenia przez ponad 2 miesiące lub więcej?

Jeżeli napotkasz na powyższe problemy to zgodnie z nowymi regulacjami Konwencji MLC 2006 jesteś uznawany za „porzuconego”.

Skontaktuj się z klubem ubezpieczeniowym (sprawdź certyfikat, który znajduje się na statku i zawiera dane kontaktowe). Możesz również powiadomić państwo bandery, oficera Inspekcji Państwa Portu (Port State Control) lub inspektora ITF. Reaguj i działaj szybko, zanim problem narodzi się.

Ubezpieczyciel pokryje twoje wynagrodzenie do 4-ch miesięcy więc nie czekaj zbyt długo z wniesieniem roszczenia.



Więcej szczegółów znajdziesz na stronie internetowej:
www.itfseafarers-abandonment.org