



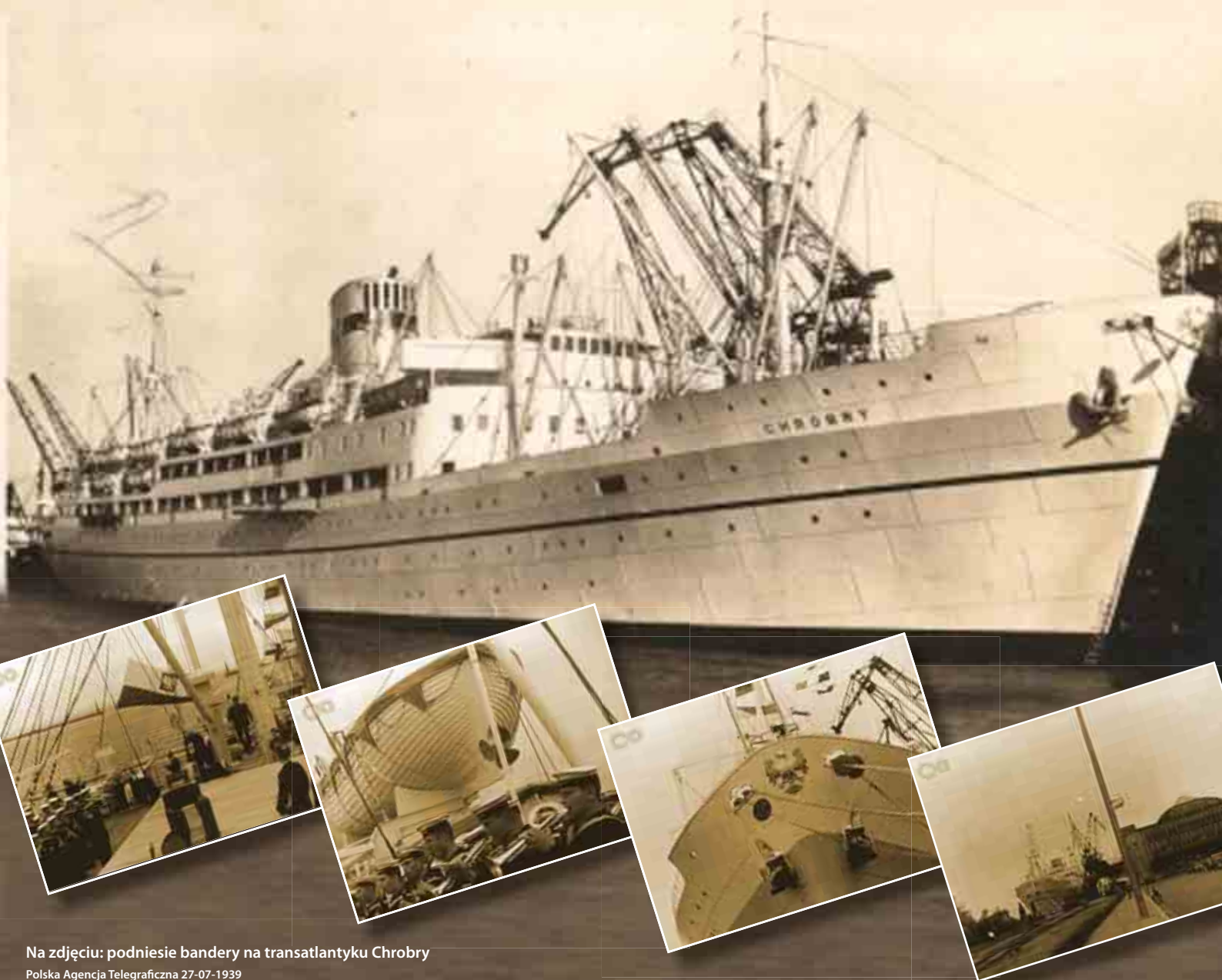
Biuletyn Morski



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR 2 (84) KWIECIEŃ - CZERWIEC 2017

ISSN 1426-1006



Na zdjęciu: podniesie bandery na transatlantyku Chrobry
Polska Agencja Telegraficzna 27-07-1939

W tym wydaniu BM:

- Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków i projekt zwolnienia marynarzy z podatku dochodowego oraz wprowadzenie środków pomocowych w zabezpieczeniu społecznym.
- Aktualna lista Inspektorów ITF na świecie.
- Jak radzić sobie ze stresem
- Kolejny oszust proponujący zatrudnienie marynarzom w akcji





SPIS TREŚCI

Z działalności KSMMiR.....	3
Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców	11
Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców	23
Porady i informacje dla marynarzy	29
Informacje z Międzyzakładowej Organizacji NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludce Bałtyckiej.....	33
Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych.....	35
Historia.....	41
Krzyżówka	42

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

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

Numer zamknięto 7 lipca 2017 r.

Zdjęcia na okładce:
Polski transatlantyk MS Chrobry
na powojennej pocztówce .

Od Redakcji

Zdjęcie na naszej okładce jest wstępem do kolejnej historii o statku pływającym pod banderą polską, tym razem jest to MS Chrobry.

27 lipca 1939 roku „Chrobry” został wprowadzony do służby. Dwa dni później udał się w swoją pierwszą podróż z Gdyni do Ameryki Południowej. Jednym z 1042 pasażerów statku był Witold Gombrowicz, który wypłynął do Ameryki Południowej, by już nigdy do Polski nie powrócić.

Informacja o wybuchu wojny dotarła na statek na pełnym morzu. 2 września w porcie Recife w Brazylii rejs został przerwany a pasażerowie zeszli na ląd.

Kapitan Edward Pacewicz skierował statek do Southampton. Następnie statek został przebudowany na transportowiec wojska. Kapitanem „Chrobrego” został Zygmunt Deyczakowski.

W kwietniu 1940 r. MS Chrobry został wcielony do konwoju R4, który miał przetransportować wojska brytyjskie do Norwegii.

14 maja 1940 roku statek został zbombardowany przez samoloty niemieckie w Vestfjordzie nieopodal Bodø. Wybuchł gwałtowny pożar, którego nie udało się ugasić. Ocaleli wszyscy oficerowie, w tym kapitan Deyczakowski oraz starszy oficer Karol Olgierd Borchardt, znany później jako autor książki „Znaczy Kapitan”. Płonący statek nie tonął przez wiele godzin, przetrzymał nawet wybuch przewożonej amunicji. W końcu został zatopiony 15 maja 1940 r. przez torpedę zrzuconą z brytyjskiego samolotu pokładowego z lotniskowca HMS „Ark Royal”.

Ponadto jak zwykle, przekazujemy Państwu w tym wydaniu Biuletynu:

- ważne informacje z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków, między innymi o projekcie zwolnienia marynarzy z podatku dochodowego i o zabezpieczeniu społecznym marynarzy,
- Opinie Międzynarodowej Organizacji Pracy i ITF na rzecz poprawy warunków pracy marynarzy,
- aktualną listę inspektorów ITF na całym świecie wraz z numerami kontaktowymi, którą radzimy wziąć ze sobą na statek,
- cenne porady dla marynarzy, między innymi piszemy o sprawach wynikających z porzucenia marynarzy przez armatorów jak i monitorowania oraz rozwiązywania takich przypadków,
- jak radzić sobie ze stresem, wykorzystując 10 wskazówek opracowanych przez ITF Trust,
- kolejny raz informujemy o oszuście, który chciał wyłudzić pieniądze od marynarza na tzw. koszty manipulacyjne związane z przedstawioną fałszywą ofertą pracy. Informacje ostrzegające przed takimi formami oszustwa publikujemy na łamach Biuletynu od kilku lat, a temat jest nadal aktualny.

Zachęcamy również do rozwiązywania hasła krzyżówki.

Rozwiązanie prosimy nadsyłać do końca sierpnia 2017 r. wraz z podaniem adresu korespondencyjnego, na który, wyślemy nagrody po prawidłowym odgadnięciu hasła krzyżówki.

Redakcja Biuletynu Morskiego

WAŻNE

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

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Dzień Marynarza połączony ze Świętem Morza w Gdyni.

Relacja Ojca Edwarda Pracza - Duszpasterza Ludzi Morza, Europejskiego Koordynatora Duszpasterstwa Ludzi Morza

Dzień Marynarza – święto obchodzone corocznie 25 czerwca, ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w czerwcu 2010 roku.

Dzień po raz pierwszy obchodzony był 25 czerwca 2011 roku. Celem obchodów jest uznanie nieocenionego wkładu marynarzy (w tym rybaków) w międzynarodowy handel oraz światową gospodarkę kosztem osobistego życia i rodziny.

W Gdyni Dzień Marynarza celebrowano uroczystie.

Sprawy marynarzy zostały podkreślone w czasie Mszy Świętej w Kościele p.w. Matki Bożej Nieustającej Pomocy i św. Piotra Rybaka w dniu 24 czerwca 2017 roku, której przewodniczył Ks. Bp Zbigniew Zieliński wraz z kapelanami i księżmi w obecności władz portu, morskich instytucji, władz miasta, związków zawodowych, Akademii Morskiej, Urzędu Morskiego, studentów i rodzin marynarskich.



Po Mszy Świętej nastąpił przemarsz uczestników liturgii, pocztów sztandarowych wraz z Kompanią i Orkiestrą Reprezentacyjną Marynarki Wojennej do Płyty Marynarza Polskiego, gdzie przedstawiciele delegacji rządowych, samorządowych, związkowych, w tym Krajowej Sekcji Morskiej



Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, złożyli wiązanki kwiatów.

W dniu następnym, 25 czerwca 2017 roku, w Klubie Stella Maris oraz porcie Gdynia, marynarze otrzymali czekolady z napisem „Dzień Marynarza 2017” oraz przygotowano dla nich z tej okazji poczęstunek, zaś 26 czerwca dla marynarzy ze statku pasażerskiego Aidadiva udostępniono salę gimnastyczną, gdzie rozegrano mecz koszykówki.



Zdjęcia: Archiwum Stella Maris

MGMiŻ popiera postulat polskich marynarzy!

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: „...Konieczne jest wprowadzenie zwolnienia marynarzy z podatku dochodowego od osób fizycznych niezależnie od długości pracy na statku oraz wprowadzenie środków pomocowych w zakresie składek na ubezpieczenia społeczne...”

Dnia 5 kwietnia 2017 r. Komisja Sejmowa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS), przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła informację na temat prac Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego dotyczącą nowelizacji ustawy o pracy na morzu, informację na temat realizacji ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, informację na temat ubezpieczeń społecznych i świadczeń emerytalnych dla osób wykonujących pracę rybaków morskich oraz członków załóg jednostek trudniących się rybołówstwem.

W posiedzeniu udział wzięli przedstawiciele: Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Departamentu Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Urzędu Morskiego, Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR, Związku Zarządców Statków oraz przedstawiciele związków zawodowych marynarzy i rybaków.

W trakcie posiedzenia komisji sejmowej przedstawiciele: MGMTŻ, związków zawodowych marynarzy oraz inni uczestnicy posiedzenia poruszyli zagadnienia zobowiązań państwa polskiego w stosunku do marynarzy wynikające z ratyfikacji przez Polskę Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy - MLC 2006, sprawę podatków i ubezpieczeń społecznych marynarzy i rybaków.

Poniżej przedstawiamy fragmenty wystąpień. Pełne zapisy wypowiedzi uczestników posiedzenia Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej znajdują się stronie: <http://www.sejm.gov.pl/>

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak i jednocześnie współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego - cytat wypowiedzi:

„...strona pracowników i strona pracodawców w dniu 7 września 2016 roku, co podkreślał pan minister, złożyła swoje stanowisko. Nie często się tak zdarza. Pewnie panie posłanki i panowie posłowie mają świadomość tego, że nieczęsto pracownicy i pracodawcy mają podobne stanowisko. Akurat my mamy takie samo stanowisko. Nie jest dla mnie usprawiedliwieniem to, że w dalszym ciągu trwają prace. Przykro jest mi to stwierdzić, dlatego że temat ten był znany wszystkim ministerstwom, również w poprzedniej kadencji Sejmu. Nie jest wytłumaczeniem, że prace trwają, dlatego że minęło już sporo czasu.

Jest już czas na decyzje. Pani przewodnicząca słusznie zauważyła, że w zakresie podatków powołujemy się na ustalenia zespołu roboczego. Po to był powołany zespół roboczy. Przypominam, że w dniu 13 października, o czym wspominał pan minister, zostały złożone konkretne propozycje.

Cytuję protokół: „W związku z powyższym przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaproponowali dokonanie zmiany art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 roku o podatku dochodowym od osób fizycznych, polegającej na wykreśleniu obostrzeń zwolnienia podatkowego konsumującego uwagi stron pracowników i pracodawców, zastrzegając, że wymaga ona zatwierdzenia na szczeblu politycznym. Przepis ten otrzyma następujące brzmienie: „«23c) dochody marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich»”. Koniec cytatu.

Drugi cytat. Zmiana została zaakceptowana przez uczestników posiedzenia. Jest to ustalenie zespołu roboczego, który po to został powołany: „Pani Monika Niemiec-Butryn podsumowując wskazała, że jeżeli chodzi o podatki, propozycją zespołu roboczego jest zmiana art. 21, którą wcześniej zacytowałem, polegająca na usunięciu obecnych obostrzeń między innymi w zakresie bandery statków”. Są to sprawy dotyczące podatków. Jeżeli chodzi o ubezpieczenia, pragnę jedynie rozszerzyć wypowiedź na temat wymagań związanych z Konwencją MLC 2006. Ratyfikując konwencję Polska przyjęła na siebie konkretne zobowiązania.

Nie jest dla nas zrozumiałe, że od kilku lat do tej pory...z całym szacunkiem dla wszystkich pracowników poszczególnych ministerstw, departamentów, działów, temat ten wszystkim jest znany.

Niezależny komitet ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy CEACR – taki jest skrót po polsku – który składa się z dwudziestu międzynarodowych ekspertów prawnych najwyższego szczebla z całego świata, w tym sędziów sądu najwyższego, specjalistów prawa pracy i prawników, wydał raport i do poprzedniego rządu skierował konkretne pytania, w których kryje się krytyka ówczesnego rządu. I co się stało z ową krytyką? Obecny rząd być może już nie kluczy, jak to było w poprzednich sprawozdaniach. W poprzednim sprawozdaniu sprawa ubezpieczeń społecznych, działu ubezpieczenia społecznego jest trochę zawikłana. Pytanie dotyczyło tego, czy polscy obywatele, polscy marynarze zamieszkujący na terenie Polski, a pracujący pod obcymi banderami są objęci tym samym systemem ubezpieczenia społecznego jak pracownicy lądowi. Jest to wymaganie konwencji. Na ten temat wypowiedzieli się eksperci. W jednoznaczny sposób sformułowali pytania do rządu polskiego. W tym zakresie nic się nie zmieniło. Przypominam, że prawidło A4 pkt 5 wymaga, żeby w chwili ratyfikacji marynarze byli objęci trzema spośród dziewięciu działów ubezpieczenia społecznego, wspomnianymi w konwencji. Polska z dziewięciu działów wybrała osiem. Jest to deklaracja rządowa. Deklaracja rządowa, zdaniem strony pracowników, nie jest wypełniona przez rząd. Jak długo można czekać? Przecież konwencja została ratyfikowana tyle lat temu. Jest to nasz podstawowy zarzut.

Jeżeli mielibyśmy rozmawiać o szczegółach, oczywiście oddam głos wszystkim zgromadzonym. Nie wiem, czy jest obecny

przedstawiciel Związku Armatorów Polskich. Jest obecny? Nie ma. Szkoda. Chcemy jednak powiedzieć, że regulacje dotyczące praw socjalnych i podatków zostały przyjęte w wielu krajach, np. w Chorwacji, która jest nam bliska, dlatego że być może ma podobną liczbę problemów jak polscy marynarze. Niemniej w jednej kwestii jest bardzo wymagająca. Jest to dla nas wskazówka, jak w Chorwacji wygląda prawo socjalne i prawo podatkowe. Jak długo będziemy czekać na rozwiązania, które można przyjąć?

Chciałbym powiedzieć skrótowo, że system socjalny dla marynarzy w żegludze międzynarodowej w Republice Chorwackiej polega na tym, że marynarze zatrudnieni niezależnie od przynależności państwowej statku muszą być zarejestrowani w systemie społecznym. Taki jest system ubezpieczeń zdrowotnych i emerytalnych w Republice Chorwacji. Okres ubezpieczenia rozciąga się od dnia zamustrowania do dnia zejścia ze statku w oparciu o wpisy w chorwackiej księżeczce żeglarskiej. Wyjątek stanowią marynarze, którzy mogą przedstawić dowody, że ich umowa o pracę została zawarta na okres dłuższy niż ich pobyt na statku. Wówczas ich ubezpieczenie zostaje przedłużone do czasu zakończenia ich umowy. Nie będę czytał szczegółowych rozwiązań. Są one bardzo krótkie. Zwróciliśmy się do chorwackich związków marynarzy. W sposób krótki, jasny i przejrzysty przedstawili nam, jak wygląda regulacja dotycząca praw socjalnych.

Jeżeli natomiast chodzi o podatki, system podatkowy dla marynarzy zatrudnionych w żegludze międzynarodowej w Republice Chorwacji jest mianowicie taki, że od pracodawców nie wymaga się dokonywania w ciągu roku obliczeń i płatności zaliczkowych z tytułu podatku dochodowego od wynagrodzeń wypłacanych marynarzom. Także na samych marynarzach nie spoczywa taki obowiązek. Dla zamieszkujących w Chorwacji marynarzy, których zatrudnienie w żegludze międzynarodowej nie przekroczyło 183 dni w bieżącym i poprzednim okresach rozliczeniowych – tak mamy w ustawie o pracy na morzu, jeżeli chodzi o polską banderę, tylko w Chorwacji dotyczy to wszystkich marynarzy – wynagrodzenie uzyskane na statku w żegludze międzynarodowej podlega w roku bieżącym opodatkowaniu rocznym podatkiem dochodowym. Wynagrodzenie marynarzy w Chorwacji, którzy przepracowali w żegludze międzynarodowej 183 lub więcej dni w jednym okresie rozliczeniowym nie podlega rocznemu podatkowi dochodowemu.

Myślę, że rozwiązania te są warte przeanalizowania, są warte skonsultowania. Nie tylko się nam wydaje, ale jesteśmy o tym przekonani, że minęło dostatecznie dużo czasu, żeby w końcu podjąć decyzje. Przeglądałem archiwum z początku lat 90. Nic się nie zmieniło. Kolejne rządy, kolejne parlamenty zgadzały się na przeflagowanie polskich statków pod obce bandery. Dlaczego? Między innymi ze względu na koszty. Takie były decyzje. Polscy armatorzy rozkładali ręce: „nie możemy”. To co możemy zrobić? Możemy przenieść własność polskich statków pod obce bandery do spółek w rajach podatkowych. Ówczesne rządy wydawały na to zgodę. W tej chwili jesteśmy w sytuacji poniekąd podobnej. Rzecz dotyczy kosztów. Możliwe jest uregulowanie sytuacji, tak jak np. zrobiła to Chorwacja. Czas po prostu podjąć w tej sprawie decyzje. Oddam głos moim kolegom, którzy również są przygotowani, żeby ustosunkować się do informacji pana ministra oraz przedstawiciela Ministerstwa

Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w zakresie opinii pana ministra Zielenieckiego. Rzeczywiście wymaga to podejmowania decyzji. Chciałbym przypomnieć, że strona pracownicza – kończąc już swoją przydługą wypowiedź – złożyła prawie sto poprawek do ustawy o pracy na morzu. Złożyliśmy owe poprawki w poprzedniej kadencji Sejmu. Również w tej kadencji Sejmu do obowiązującej ustawy złożyliśmy konkretne poprawki. Część z nich została nawet wstępnie uzgodniona, jak zostało to przedstawione w informacji ministerstwa.

Niemniej w podstawowych rzeczach w dalszym ciągu stoi. Kończy się czas na debaty. Czas na podejmowanie decyzji.

Jak powiedziała pani przewodnicząca, jak długo możemy czekać. Ciągnie się to już latami. Jest to kilkanaście lat. Zdaję sobie sprawę, że nie jest to tylko odpowiedzialność tego rządu. W pełni jestem tego świadomy. Niemniej z całym szacunkiem dla urzędników ministerstw, którzy pracowali również za czasów poprzednich kadencji Sejmu, trzeba powiedzieć, że przecież problem jest dla wszystkich urzędników jasny i znany. Nie odkrywamy Ameryki. Oczekujemy decyzji.

Dziękuję bardzo.”

Podsekretarz stanu w MG MiŻŚ Grzegorz Witkowski przedstawił informację dot.: prac Zespołu Trójstronnego w zakresie powrotu polskiej bandery na statki należące do polskich armatorów jak również nowelizacji Ustawy o pracy na morzu.

Zadaniem Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego było wypracowanie wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia zarówno pracowników, jak i pracodawców.

W zeszłym roku w ramach zespołu trójstronnego został powołany zespół roboczy do spraw zmiany ustawy o pracy na morzu, w którym uczestniczy strona rządowa, strona pracodawców, strona pracowników, a także Polski Związek Zarządców Statków, Północnoatlantycka Organizacja Producentów oraz Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorców Rekrutacyjnych.

W związku z ustaleniami zespołu trójstronnego w dniach 19 lipca, 8 września oraz 13 października odbyły się posiedzenia zespołu do spraw zmiany ustawy o pracy na morzu. Podsekretarz stanu stwierdził m.in.: „...**Konieczne jest wprowadzenie zwolnienia marynarzy z podatku dochodowego od osób fizycznych niezależnie od długości pracy na statku oraz wprowadzenie środków pomocowych w zakresie składek na ubezpieczenia społeczne...**”

W dalszej części swojego wystąpienia Podsekretarz stanu referował kalendarium prac nad nowelizacją Ustawy o pracy na morzu i przedstawił stanowiska pracodawców, pracowników oraz strony rządowej. Cytat:

„...Strony pracowników i pracodawców wskazały, że najpierw należy rozwiązać kwestię środków pomocowych, gdyż punktem wyjścia dla dalszych prac oraz omawiania poszczególnych przepisów będzie poziom obciążeń armatora wynikających z danin publicznych. W związku z tym zanim zostanie rozpoczęta dyskusja w zakresie brzmienia konkretnych artykułów ustawy, strona pracodawców oczekiwała i nadal oczekuje deklaracji ze strony trzech ministerstw. Z naszej strony jest potwierdzenie woli i rozmów, i załatwienia owej sprawy.”

↳ Natomiast to we właściwości Ministra Finansów oraz Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej leży, w którą stronę i jak daleko zostanie określony ów zakres. Sprawa była też omawiana przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów. Wiadomo, że Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów nie podjął żadnych dale idących... Jego prace nie wyszły poza prace studyjno-analityczne...”

Przedstawiciel Departamentu Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej omówił istniejący i niezmienny od wielu lat system ubezpieczeń społecznych dla marynarzy i ograniczenia prawne z tym związane. Cytat:

„...Po pierwsze, zasadniczym elementem jest to, że ustawa o systemie ubezpieczeń społecznych stoi na gruncie równego traktowania wszystkich ubezpieczonych. W związku z tym ustawa ta nie dostrzega poszczególnych grup zawodowych. Owo niedostrzeganie poszczególnych grup zawodowych niewątpliwie ma również związek z tym, że świadczenia w systemie ubezpieczeń społecznych mają charakter świadczeń, które muszą być adekwatne, a więc muszą być powiązane z podstawą wymiaru składek, ponieważ wypłacane w przyszłości świadczenie musi być pochodną podstawy, od której jest naliczane... Podkreślam, że jeżeli podstawa wymiaru składki będzie niska, będzie niskie świadczenie. W związku z tym elementem wiodącym z punktu widzenia Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej jest to, żeby ktoś opłacił składki w pełnym wymiarze, żeby w przyszłości świadczenie osoby uprawnionej nie było świadczeniem niskim, iluzorycznym, nieodzwierciedlającym faktycznych zarobków w okresie aktywności zawodowej.”

Przewodnicząca Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS) cytat: „...

jeżeli chodzi o marynarzy, bez przepisów podatkowych razem wziętych z ubezpieczeniem społecznym nie jesteśmy w stanie dobrze poprawić ustawy. ... Środowisko morskie chce wyjść dalej... chcemy, żeby państwo mieli świadomość współpracy Ministra Finansów, Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, żebyście państwo nie upierali się przy wysokich składkach, tylko dostosowali opłacanie składek i pobieranie podatków od marynarzy w takim wymiarze, żeby byli konkurencyjni, żeby nie musieli się o to martwić na rynku pracy.

Dlaczego o tym mówię? Dlatego że dalej żyjemy wśród stereotypów funkcjonowania marynarzy na rynku, mamy za wysokie opłaty, jest niejednolita interpretacja państwa ministerstwa, a już na pewno Ministerstwa Finansów.

Owszem musi być dowolność. Marynarze zdają sobie sprawę z tego, że ile wpłacą, taką będą mieli emeryturę, ale chodzi o rekompensatę i dostosowanie do zasad, które są na świecie, żeby nie tylko mówić o podwyższeniu składki, tylko żeby zastosować takie rozwiązania, dobrowolność, żeby system opodatkowania wraz z ubezpieczeniem społecznym był dla marynarza bezpieczny z racji na wypłacaną potem emeryturę, ale też żeby był bezpieczny w tym sensie, żeby nie był za drogi, żeby marynarz był konkurencyjny i na rynku pracy mógł dostać pracę według swoich kwalifikacji. O takie myślenie proszę. Być może zawęziliśmy to do zasad, które przedstawił pan w imieniu ministra, niemniej jednak proszę mieć w tyle głowy myślenie takiego ro-

dzaju... Chodzi o sytuację funkcjonowania marynarzy zwłaszcza na kontraktach, gdyż takich mamy marynarzy, którzy nie zasilali urzędów pracy. Proszę też o tym pamiętać, dlatego że jest to chyba jedyna grupa zawodowa, która na rynku pracy sama musiała sobie radzić i sobie radzi. Jest tylko wartością dodaną do budżetu. Musimy wypracować takie rozwiązania, żeby przystawały do rozwiązań światowych i żeby nie wykańczały marynarzy finansowo...”

Mam prośbę. Mimo zmieniających się rządów – jestem tutaj pięć kadencji – mimo wszystko najwyższy czas, żebyście państwo, którzy pracują w ministerstwach być może nawet dłużej niż jestem posłem, zaczęli wychodzić naprzeciw zgłaszanym postulatom. Często jest tak, że przychodzi się na posiedzenie Komisji i tylko broni się dotychczas obowiązujących przepisów oraz stanowiska, tak jakby różnego rodzaju informacje, tłumaczenia dokumentów obowiązujących w innych państwach... Kiedyś zanim weszliśmy do Unii Europejskiej, był Komitet Integracji Europejskiej, od którego też nie mogłam się doprosić tłumaczeń. Robią to w swoim zakresie marynarze, robią to związki zawodowe, robią to osoby prywatne. Na litość boską, żebyście państwo posunęli się do przodu. Jesteśmy w Unii Europejskiej. Jest to bardzo duża grupa osób, która nie przychodzi, nie pikietuje, nie podchodzi pod żadne ministerstwo, dlatego że nie ma czasu. Swego czasu na prośbę marynarzy odeszłam od tematu, ponieważ to, co się działo z opodatkowaniem i przykrymi sytuacjami wobec marynarzy, zmusiło mnie do tego, żeby nie wylać dziecka z kąpielą. Po to, żeby ich nie ukarać za ich aktywność, trzeba było wycofać się z tematu. Mieliśmy różne propozycje ryczałtowe, różne rozwiązania podatkowe oparte o przepisy floty Unii Europejskiej. Naprawdę mam do państwa prośbę – widzę to – żeby się nie okopywać, tylko naprawdę zacząć się ustosunkowywać do dokumentów, które leżą u państwa, są dostępne od co najmniej roku. Wcześniej były dostępne w innych kadencjach. Proszę, żeby wziąć pod uwagę rozwiązania, jakie są w innych państwach i po prostu pomóc tej grupie zawodowej.

Naprawdę jest mi przykro patrzeć, kiedy uwagi niektórych reprezentantów ministerstw czasem są złośliwe. Uśmiechacie się państwo na jakieś tam rozwiązania. Czasami mam wrażenie, że nie ma przychylności, żeby coś zmienić, a nam zależy na tym, żeby jednak zmienić zasady w myśl cywilizowanych przepisów, które już dawno powinniśmy mieć wprowadzone w Rzeczypospolitej. Bardzo proszę o wysłuchanie głosu marynarzy, ale też nie samych marynarzy. Są to także głosy pracodawców. Przecież chcemy, żeby nasi marynarze naprawdę mogli spokojnie pracować i zostawiając tutaj rodziny nie musieli martwić się, jak opłacić podatek, na jakich zasadach, kto ich o tym poinformuje. Jeden informuje tak, drugi informuje tak. Są to osoby, które chcą mieć święty spokój, żeby móc pracować, wrócić do domu i wiedzieć, że przepisy ułożymy w jakiś sensowny sposób. Mam prośbę do państwa, żeby wyjść naprzeciw, a nie okopywać się i sprawozdawać nam tylko jak wyglądają przepisy, na jakich konwencjach się opierają. My to wiemy.

My chcemy iść do przodu, żebyście państwo powiedzieli, że została złożona taka i taka propozycja, zmiana takiego i takiego punktu, że tu można a tam nie można, albo że rozmawialiście z Ministerstwem Finansów bądź z ministrem Gróbarczykiem, żebyśmy widzieli, że idzie to do przodu. Jako przewodnicząca naprawdę zwracam się do państwa od lat. Zwracam się od lat, gdyż

ministrowie się zmieniają, ale my spotykamy się z tymi samymi urzędnikami. Może zaczęlibyście państwo uczyć się tego tematu. Mam wrażenie, że niektórzy zostali z taką wiedzą, jaka była dwadzieścia czy trzydzieści lat temu i nie chcą do siebie dopuścić, że rzeczywistość funkcjonowania marynarza zmieniła się.

Jest to dla mnie po prostu nie do przyjęcia z uwagi na to, że jesteśmy z rodzin marynarskich i naprawdę wiemy, jaka jest rzeczywistość. Bardzo proszę o wyjście naprzeciw i współpracę. Wszyscy państwo jesteście w Warszawie, ministerstwa są w Warszawie.

Co za problem się spotkać, skonsultować, nie wiem, sięgnąć do dokumentów z innych państw? Można zlecić ekspertyzy. Tu są gotowce, tu są propozycje, z którymi środowisko występuje już dawno. Naprawdę mam apel do państwa, a nie że państwo powiecie swoją kwestię, my powiemy swoją kwestię, rozejdzie-my się i dalej nic z tego nie będzie.

W końcu musimy się gdzieś spotkać...”

Pełne zapisy wypowiedzi uczestników posiedzenia Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej znajdują się stronie: www.sejm.gov.pl

Odpowiedź Kancelarii Prezydenta RP w sprawie pisma strony pracowników Zespołu Trójstronnego w sprawie Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych



PREZYDENT.PL

W poprzednim wydaniu Biuletynu Morskiego (83/2017) przedstawiliśmy treść pisma, które zostało wysłane między innymi do Kancelarii Prezydenta RP Andrzeja Dudy w sprawie podjęcia działań na rzecz zatrzymania procesu likwidacji Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych. Dla przypomnienia poniżej treść wysłanego pisma a następnie odpowiedź, którą uzyskaliśmy z Kancelarii Prezydenta.

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.

Odnawia 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 Kościak

Współprzewodniczący Strony Pracowników

Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

W odpowiedzi na powyższy list, w dniu 11 kwietnia b.r. otrzymaliśmy pismo z Kancelarii Prezydenta RP Andrzeja Dudy, którego tekst publikujemy poniżej:

Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej
Biuro Dialogu i Inicjatyw Obywatelskich



Pan Andrzej KOŚCIK
Współprzewodniczący Strony Pracowników
Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność”
ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia

Szanowny Panie Przewodniczący.

Potwierdzamy wpływ pisma z 8 marca 2017 r. skierowanego między innymi do Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy.

Zostało ono po rozpatrzeniu przez Gabinet Prezydenta RP przekazane do naszego Biura w celu udzielenia odpowiedzi.

Z uwagą zapoznaliśmy się z zawartymi w nim opiniami i zastrzeżeniami oraz z przedstawionymi sprawami i problemami dotyczącymi Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych.

Uprzejmie informujemy, że prezentowane w korespondencji problemy, apele i postulaty są w Kancelarii Prezydenta RP wnikliwie rozpatrywane i traktowane jako istotny element dialogu społecznego. Celem dialogu społecznego jest analiza konkretnych problemów oraz określenie roli i możliwości Prezydenta RP w ich rozwiązywaniu.

Pragniemy także wyjaśnić, że pod adresem Pana Prezydenta i członków kierownictwa Kancelarii napływa wiele pism, listów i prośb o pomoc w rozwiązaniu różnych problemów.

Kancelaria stara się podejmować działania mające na celu przyście z pomocą przekazując korespondencję do organów właściwych do rozpatrzenia przedstawionych w niej spraw, dlatego kserokopia pisma przesłana została do Biura Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z prośbą o powiadomienie Pana Przewodniczącego i Kancelarii Prezydenta RP o zajętych stanowisku.

W ślad za odpowiedzią z Kancelarii Prezydenta RP, w dniu 19 kwietnia br. otrzymaliśmy pisemną odpowiedź od Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka w sprawie realnie podjętych działań zmierzających do utrzymania na rynku tej polskiej firmy.

Poniżej treść odpowiedzi:



**Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej**

Szanowny Panie Przewodniczący
nawiązując do pisma z dnia 8 marca 2017 r., dotyczącego sytuacji Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i

Hydrotechnicznych uprzejmie informuję, że sprawa była przedmiotem posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w dniu 21 czerwca 2016 r., która wezwała Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

i Ministra Finansów do znalezienia rozwiązania tego problemu.

Staraniem Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Instytut Morski w Gdańsku, na zlecenie Urzędu Morskiego w Słupsku, wykonał opracowanie pn. „Przedsięwzięcia z zakresu ochrony brzegów morskich, jako czynności związane z ochroną środowiska morskiego”.

Opracowanie wskazuje, że techniczna ochrona brzegów służy ochronie środowiska morskiego.

Przedmiotowe opracowanie zostało przekazane do Ministerstwa Finansów.

W dniu 28 lutego 2017 r. w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej odbyło się w tej sprawie spotkanie Pana Marka Gróbarczyka - Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z Panem Pawłem Gruzą - Podsekretarzem Stanu w Ministerstwie Finansów.

Minister Gruza obiecał ponownie przeanalizować możliwości rozwiązania przedmiotowego problemu.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej konsekwentnie stoi na stanowisku, że przedsięwzięcia z zakresu ochrony brzegu morskiego wpisują się w definicję działań związanych z ochroną środowiska morskiego w zakresie jego zachowania i odnowienia w sposób zapewniający utrzymanie różnorodności biologicznej.

Uzasadnia to zatem zakwalifikowanie usług w ramach przedsięwzięć z zakresu ochrony brzegów morskich do usług związanych z ochroną środowiska morskiego określonych w art. 83 ust. 1 pkt 11 ustawy o podatku od towarów i usług i stosowanie do nich preferencyjnej stawki podatku VAT.

Sprawa jest cały czas monitorowana przez Krajową Sekcję Morską. Zgodnie z powyższą treścią otrzymanego pisma, oczekujemy na pilną odpowiedź od Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów, Pawła Gruzy.

Pośrednictwo pracy

Czy nie ma skarg polskich marynarzy?

Dnia 5 kwietnia 2017 roku w trakcie posiedzenia Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej strona pracowników odniosła się do informacji strony rządowej na temat realizacji ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 roku o pracy na morzu.

Poniżej przedstawiamy fragmenty dyskusji na temat skarg marynarzy pomiędzy przedstawicielami: Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy oraz przedstawiciela Urzędu Morskiego na posiedzeniu Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

„...Rzecz dotyczy wykonywania Konwencji MLC, z którą bezpośrednio jest związana ustawa o wykonywaniu pracy na morzu. Chodzi mi o usługi naboru i pośrednictwa pracy.

Na posiedzeniu zespołu trójstronnego do wiadomości uczestników posiedzenia przekazaliśmy materiał, który został opracowany przez Komisję Europejską. Dotyczy on między innymi usług naboru i pośrednictwa pracy. Opracowanie

to zostało wykonane na zlecenie Komisji Europejskiej. Brały w tym udział wszystkie strony, marynarze, przedstawiciele firm świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy, jak również armatorzy, firmy żeglugowe, spółki, itd. Warto zapoznać się z owym materiałem. Dlatego też pozwalam sobie powiedzieć o tym na posiedzeniu komisji sejmowej. Są tam szczegółowe wskazania zespołu studyjnego, dosyć kompetentnego, powiedziałbym, że nawet reprezentatywnego ciała odnośnie do samooceny i raportowania, które na podstawie Konwencji MLC 2006 powinny być przygotowywane przez państwa, które są traktowane jako państwa dostarczyciele siły roboczej. Niestety z raportów rządu polskiego wynika, że skarg w ogóle nie ma. Czy znaczy to, że nie ma systemu składania skarg i raportowania czy też dane te są po prostu ukrywane?

Nie podejrzewam, żeby były ukrywane, ponieważ byłaby to zła wola.

Przy takiej dużej liczbie marynarzy system składania skarg niewątpliwie jest konieczny. Konieczny jest również system samooceny. System ten powinien być transparentny. Z badań, które przeprowadził zespół studyjny powołany przez Komisję Europejską, wynika, że dane powinny być dostępne dla wszystkich państw, dla wszystkich udziałowców rynku pracy, co zwiększy skuteczność właściwego przestrzegania Konwencji MLC w zakresie pośrednictwa pracy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Ważna uwaga. Bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

„Dziękuję bardzo. Henryk Piątkowski. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy. W kwestii skarg i kilku obocznych. Kolega Andrzej Kościk postawił pytanie w sprawie tego, czy system działa. Proszę państwa, ostatnio miałem okazję rozmawiać z grupą czterdziestu kilku studentów wydziału nawigacyjnego, którzy są po praktykach morskich.

Zadałem im pytanie, czy idąc na kontrakt otrzymali wynikający z przepisów konwencji zakres informacji dotyczący procedury składania skarg na lądzie i na statku. Jeden odpowiedział, że dostał coś takiego. Wniosek jest jeden. System nie działa, po prostu nie działa. Tak można to skonkludować. Dlatego wcale mnie nie dziwi, że w raporcie rządowym nie ma nic na temat skarg. Nie ma ich, ponieważ nie są odnotowywane, dlatego że nikt nie wie, jak je składać. Wiem, że formalnie system istnieje. Mówię o tym, jak wygląda rzeczywistość...”

Główny inspektor w Inspektoracie Państwa Bandery Urzędu Morskiego w Gdyni Zbigniew Wyganowski: Jeszcze raz Zbigniew Wyganowski.

Ad vocem w stosunku do wypowiedzi pana Henryka. Chciałbym powiedzieć, że jeżeli rozmawiamy o ustawie MLC 2006 na rynku polskim, to dotyczy ona polskich statków, armatorów polskich statków podnoszących polską banderę.

Akurat LOTOS Petrobaltic nie ma ani jednej jednostki pływającej pod polską banderą, za wyjątkiem platform wiertniczych. W każdym razie chciałbym powiedzieć, że jeżeli chodzi o procedurę składania skarg, to taka procedura jest dołączana do każdej umowy o pracę. Jest to sprawdzane nie tylko przez urząd morski, ale jest też sprawdzane przez PSC w ramach każdej inspekcji.

Do czego zmierzam? Chciałbym oprzeć się na faktach. W ubiegłym roku nie było żadnej skargi nie tylko ze strony polskich marynarzy pływających na polskich statkach, ale również nie było skarg polskich marynarzy pływających pod obcą banderą. Czegoś takiego nie zarejestrowaliśmy przynajmniej w Urzędzie Morskim w Gdyni. To nie jest tak, że informacja ta... W przypadku polskich statków informacja ta jest bardzo wyraźnie przedstawiona. Jeżeli chodzi o obce statki, ciężko mi powiedzieć. Powinno to być zawarte w marynarskiej umowie o pracę.

Pełne zapisy wypowiedzi uczestników posiedzenia Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej znajdują się stronie: www.sejm.gov.pl

Komisja Sejmowa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie opodatkowania polskich marynarzy

Polscy marynarze „...są bardzo dobrze wykształceni i nie narażają Skarbu Państwa na wypłacanie zasiłków, bowiem nie zasilają urzędów pracy...”

Dnia 20 kwietnia 2017 roku Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej obradująca pod przewodnictwem poseł Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS), przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła informację Ministra Finansów na temat zasad opodatkowania polskich marynarzy, ulg podatkowych oraz unikania podwójnego opodatkowania. W posiedzeniu wzięli udział przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, OZZOiM, FZZMiR, Związku Armatorów Polskich oraz przedstawiciele strony rządowej. Zachęcamy do zapoznania się z przebiegiem dyskusji, która może pogłębić naszą wiedzę na temat opodatkowania polskich marynarzy. Wypowiedzi przewodniczącej komisji sejmowej oraz przedstawicieli strony rządowej wskazują na perspektywy zmiany obecnie skomplikowanego systemu ubezpieczeniowego i opodatkowania, który nie uwzględnia specyfiki pracy marynarzy.

Pełny zapis posiedzenia Komisji znajduje się na stronie : www.sejm.gov.pl

Ponawiamy wniosek o ratyfikację Konwencji MOP nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa.

Dnia 11 maja 2017 roku Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpatrzyła rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o rybołówstwie morskim.

Na posiedzeniu Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej

↳ Kościak i Współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego ponowił wniosek Strony pracowników o ratyfikację Konwencji **MOP nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa.**

„Pani przewodnicząca, szanowni państwo, panie ministrze, sprawy rybackie są również przedmiotem zainteresowania zespołu trójstronnego...w grudniu ubiegłego roku złożyliśmy formalny wniosek do pana ministra o rozpoczęcie ratyfikacji konwencji, dlatego że konwencja ta stanowi swoisty kodeks pracy w sektorze rybołówstwa. Potrzebę ratyfikacji konwencji zgłaszaliśmy wielokrotnie na posiedzeniach zespołu trójstronnego i grupy roboczej. W trakcie posiedzeń zespołu trójstronnego nasz postulat, postulat strony pracowników zyskał poparcie pracodawców, Związku Armatorów Polskich. Strona rządowa również odniosła się do tego ze zrozumieniem.

W związku z tym, że w maju 2013 roku konwencja z 2007 roku zyskała poparcie unijnych partnerów społecznych, czyli Europejskiej Federacji Transportowców, Stowarzyszenia Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa oraz Generalnej Konfederacji Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej – uzyskano porozumienie – przypominam tylko, że od października ubiegłego roku jest dyrektywa.

Dzięki wyżej wymienionej umowie Rady do Spraw Zatrudnienia, Polityki Społecznej, Zdrowia i Ochrony Konsumentów zatwierdzono dyrektywę, która nadaje skuteczność prawną umowie unijnych partnerów społecznych w sektorze rybołówstwa morskiego. W związku z tym ponawiamy nasz wniosek, tym bardziej że prace, które w tej chwili się toczą, na pewno ułatwią nam procedowanie w zakresie ustawy o pracy na morzu. Jak wiemy, ustawa o pracy na morzu zawiera bardzo dużo różnych elementów, których nie reguluje Konwencja MLC 2006. W związku z tym jest konieczność uregulowania owych spraw. Konwencja nr 188 ułatwi nam całą procedurę. Zresztą zyskaliśmy akceptację na posiedzeniu komisji sejmowej, kiedy była omawiana sprawa budżetu ministerstwa. Wówczas przedstawiciel ministerstwa powiedział, że jest to przewidziane, jeżeli wiązałoby się to z jakimiś kosztami, a na pewno będzie się wiązało z kosztami. Apelujemy, żeby przystąpić do ratyfikacji, żeby rozpocząć ów proces, dlatego że na pewno zajmie nam to sporo czasu. Dziękuję.”

Pełne zapisy wypowiedzi uczestników posiedzenia Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej znajdują się stronie: <http://www.sejm.gov.pl/>

Obradował Zespół Trójstronny do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

Dnia 30 czerwca 2017 roku w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej odbyło się posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

W spotkaniu wzięli udział m.in. przedstawiciele strony rządowej **Marek Gróbarczyk** – minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz **Dorota Arciszewska-Mielewczyk** – przewodnicząca Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, przedstawiciele strony pracodawców **Paweł Brzezicki** – przewodniczący Związku Armatorów Polskich i przedstawiciele strony pracowników. Stronę pra-

cowników reprezentowali **Andrzej Kościak** – współprzewodniczący Zespołu, Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz J. Dubiński - przewodniczący FZZMiR i H. Piątkowski - przewodniczący OZZOiM.

Głównym punktem posiedzenia było wystąpienie Roko’ego Mrvicy z chorwackiego Ministerstwa Morza, Transportu i Infrastruktury. Zaprezentował on system zabezpieczeń społecznych marynarzy funkcjonujący w Chorwacji



Zdjęcie: strona internetowa MGMIŻŚ



Na zdjęciu: od lewej: Przewodnicząca Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Dorota Arciszewska – Mielewczyk, Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ Solidarność Andrzej Kościak

Na podstawie informacji biura prasowego MGMIŻŚ



Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)

Informowaliśmy ostatnio o interwencji ITF w sprawie zabezpieczenia nowych przepisów dotyczących wagi kontenerów. Ich wprowadzenie zapewni tej branży w przyszłości znacznie bardziej wiarygodne informacje, które będą chronić pracowników licznych sektorów zaangażowanych w szeroko rozumiany handel kontenerami.



Sekcja pracuje również nad szeregiem innych problemów i jak zawsze, gdy na międzynarodowym forum omawiane są przepisy dotyczące marynarzy, stara się jak najszybciej promować ich interesy w ramach IMO.

Istotnym zagadnieniem, w którym ITF chciałby jeszcze w tym roku zobaczyć znaczący postęp, jest sprawa alarmów szalupowych i bezpieczeństwa. Wiele istniejących dotąd praktyk nie zmieniło się prawie od 100 lat a więc wymagają one wielu ulepszeń, tak aby oswoić marynarzy ze sprzętem, który wykorzystują i zapewnić im maksimum zaufania do niego.

Wiemy, że głównym problemem w branży morskiej jest duża ilość godzin pracy. Miło nam więc poinformować, że sprawa nadmiernego eksploatowania pracowników zostanie uwzględniona w dyskusji na temat wytycznych IMO w sprawie zmęczenia. Mamy nadzieję, że uda nam się osiągnąć w tej sprawie znaczne postępy, jako że czynnik ludzki na burcie w pełni zasługuje na tą uwagę.

Sekcja z zadowoleniem odnotowuje, że ITF ostatnio odniósł sukces w IMO w sprawie personelu technicznego. W ramach spotkań wewnętrznych przedstawiciele ITF złożyli swoje uwagi w dyskusji na 97 Sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO, która odbyła się pod koniec listopada 2016 roku. Rozmowy dotyczyły zagadnienia, które gałęzie przemysłu i sektory zostaną objęte nowym Kodem Pracowników Przemysłowych (Industrial Personnel Code).

Niektóre kraje chcą umożliwić personelowi technicznemu pracę na burcie wszystkich statków. Może to stworzyć nową kategorię marynarzy, marynarzy bez międzynarodowych standardów wykształcenia i bezpieczeństwa, które stosuje się zgodnie z Konwencją STCW co w konsekwencji może doprowadzić do destabilizacji istniejących ram regulacyjnych i prawnych dla marynarzy. W grupie roboczej, utworzonej przez MSC 97 do tej kwestii, ITF złożył wniosek aby ograniczyć te możliwości do sektora offshore.

Uzgodniona definicja „personelu technicznego” oznacza wszystkie osoby, które są przewożone lub zakwaterowane

na statku w celu przemysłowej działalności wykonywanej na pokładzie innych statków i / lub urządzeń przybrzeżnych spełniających określone kryteria. Przemysłowa działalność offshore obejmuje budowę, konserwację, eksploatację lub serwis urządzeń związanych, ale nie ograniczających się do eksploatacji, sektorów energii odnawialnej, akwakultury, poszukiwań podwodnych i podobnych działań. Wymaga się także, aby wszyscy pracownicy techniczni otrzymali odpowiednie dla sektora żeglugi offshor’owej przeszkolenie.

Zauważyć jednak należy, że chociaż argumenty ITF zostały przyjęte, to w przyszłości problem personelu technicznego powróci w ramach innych komitetów IMO a więc dalszy udział przedstawicieli ITF w tych pracach będzie niezbędny.

Kabotaż

Jak wiadomo ITF posiada swoją Grupę Zadaniową ds. Kabotażu, która odpowiada za prowadzenie kampanii, której celem jest unaocznienie zagrożeń dla krajowego kabotażu przez traktaty handlu międzynarodowego.



Kabotaż jest jednym z głównych narzędzi wykorzystywanych przez rządy, poprzez wewnętrzne regulacje, które mogą chronić ich wody krajowe przed skutkami globalnej konkurencji. Ma to zapewnić, że krajowe transakcje handlowe nie są obsługiwane wyłącznie w oparciu o najniższe koszty pracy a minimalne standardy są chronione.

W ramach trwających prac nad międzynarodowymi umowami handlowymi Sekretarz Sekcji wygłosił referat – na spotkaniu delegatów związków w kampanii dotyczącej ochrony kanadyjskich kwalifikacji morskich. Marynarze kanadyjscy są zagrożeni choćby tylko przez międzynarodowy traktat CETA, przyjmowany obecnie przez wszystkie kraje członkowskie UE, a który bezpośrednio zagraża kanadyjskiemu kabotażowi.

W czasie obrad odbywał się wiec mający wywrzeć nacisk na kanadyjskie Ministerstwo Transportu aby jego przed-

stawiciele spotkali się z kanadyjskimi aliantami marynarzy i omówili dotyczące ich zagrożenia.

W poprzednim biuletynie informowaliśmy o przygotowaniu kompleksowego zestawu materiałów dla naszych afiliantów, które mają pomóc im w kampanii dotyczącej zachowania podstaw kwalifikacji morskich w poszczególnych krajach. Jeśli aflanci uznają to za potrzebne, to również nasza Sekcja służy pomocą i radą. Aby uzyskać więcej szczegółów prosimy o kontakt : yandell_steve@itf.org.uk

Sieć MAERSK

Po spotkaniu w Perth w 2015 roku, przedstawionym w poprzednim biuletynie, w kwietniu 2016 r. w Kopenhadze odbyło się kolejne, zakończone sukcesem.

Dzień po spotkaniu, koordynator morski ITF Jacqueline Smith wystąpiła na dorocznym Walnym Zgromadzeniu AP Moller Maersk.



Zdjęcie: Archiwum

Na spotkaniu sieci Maersk przedstawiono nowym afiliantom sprawozdanie dotyczące Maersk Shipping, Terminali APM oraz prezentacje Svitzer'a. Jeden z omawianych tematów dotyczył zasięgu porozumień zawartych pomiędzy Maersk a afliantami ITF w sprawie pokrycia układami zbiorowymi ich statków do przewozów kontenerów. Dobrą wiadomością było, że krótko przed spotkaniem Maersk Line odpowiedział pozytywnie na żądanie ITF aby układy pokrywające kontenerowce Maersk'a obejmowały wszystkie statki zarządzane przez firmę a nie tylko te, które bezpośrednio do niej należą.

Od kwietnia 2016 roku Maersk zobowiązał się do zapewnienia, że każdy statek, który jest przez niego czarterowany będzie posiadał układ ITF lub podobną umowę. Jest to znaczący krok naprzód, gdyż tuż przed spotkaniem Maersk Line, Safamarine i MCC Transport miały łącznie około 100 statków, które nie były pokryte jakimkolwiek układem.

Na spotkaniu w firmie AGM koordynator morski wyraził chęć nawiązania konstruktywnych relacji Maersk z ITF, na poziomie krajowym i globalnym. Należy zająć się jeszcze wieloma problemami, zwłaszcza na terminalach APM ale powyższe deklaracje stanowią solidną podstawę do przyszłych działań.

Na spotkaniu Grupy Sterującej Sieci Maersk, 19 sierpnia 2016 r. w Ammanie, w Jordanii, omówiono szereg istotnych

spraw dotyczących zarówno grupy Maersk, jak i poszczególnych firm.

Grupa Sterująca postanowiła położyć większy nacisk na uświadomienie całej grupie odpowiedzialności. Dokonano odpowiednich badań, wyniki których przesłano do wszystkich oddziałów domagając się sprawdzenia czy przedsiębiorstwo spełnia obowiązki nałożone przez UE dotyczące ogólnych założeń dotyczących pracy.

W tym samym tygodniu w Ammanie, Sekcja Portowców ITF koordynowała spotkanie aflantów tego regionu, którzy reprezentują członków terminali APM. Przedstawiciele związkowców – portowców ze świata arabskiego spotkali się aby wymienić swoje doświadczenia na temat sytuacji w ich portach i zaplanować dialog, który umożliwiłby im rozwój zarówno na zewnątrz, jak i w obrębie firmy.

Kryminalizacja

Innym kluczowym obszarem pracy Sekcji jest uwypuklenie problemu odpowiedzialności karnej marynarzy w przypadku morskich zdarzeń lub zanieczyszczenia środowiska.

Ważne aby były stosowane wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) dotyczące uczciwego traktowania marynarzy. Wytyczne te zostały wspólnie uzgodnione przez IMO i ILO w 2006 roku. Główni pracodawcy przyłączyli się do wspólnego apelu do rządów krajowych o rozwiązanie tego problemu.



Aflanci i inspektorzy ITF mają świadomość, że w Konwencji SOLAS zawarte są przepisy dotyczące Międzynarodowych Standardów i Zalecanych Praktyk Bezpieczeństwa w Wypadkach Morskich. Pewne zawarte w tej Konwencji ustalenia, w przeciwieństwie do wytycznych dotyczących uczciwego traktowania, są obowiązkowe.

Sekcja Marynarzy opracowała zestaw informacji skierowanych do aflantów, które pomogą w rozwiązywaniu tego problemu na poziomie krajowym. Są one dostępne na stronie ITF oraz pod adresem: yandell_steve@itf.org.uk

Piractwo

Wody u wybrzeży Afryki Zachodniej i Morza Południowochińskiego ciągle stanowią „gorący” obszar zagrożony atakami złodziei, w wielu przypadkach uzbrojonych. Pod koniec 2015 roku Centrum Rozpatrujące Przypadki Piractwa (Piracy Reporting Centre) zgłosiło do Międzynarodowego Biura Morskiego (International Maritime Bureau) wiele takich zdarzeń.

W styczniu nastąpiły kolejne próby pirackich ataków. Jeden z nich miał miejsce w Zatoce Adeńskiej, kiedy to chiński statek wojenny zmuszony był otworzyć ogień do piratów, którzy próbowali wdrzeć się na pokład panamskiego statku „Bob i Kate”. Ten przypadek jest o tyle istotny, iż przypuszczano, że ze względu na obecność morskich sił międzynarodowych i decyzję armatorów o umieszczeniu na pokładach statków uzbrojonych ochroniarzy udało się całkowicie wyeliminować piractwo w Zatoce Adeńskiej.



Zdjęcie: Seafarers Bulletin ITF

Zwiększająca się liczba ataków dokonywanych przez Abu Syyaf w pobliżu Filipin spowodowały, że Rada Bezpieczeństwa ONZ ISIL (Daesz) oraz Komitet ds. Sankcji wobec Al-Kaidy (dawniej rada Komitetu Bezpieczeństwa ds. Sankcji wobec Al-Kaidy ONZ) uznały, że te określone ugrupowania terrorystyczne staną się celem sankcji finansowych. Przez rządy Kanady, Nowej Zelandii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii zostały one uznane za ugrupowania terrorystyczne.

Zadania dla statków wycieczkowych

Grupa Zadaniowa ds. Wycieczkowców spotkała się ostatnio w dniach 21-22 lipca 2016 r. w Tromsø, w Norwegii. Z zadowoleniem przyjęto informację o sukcesie chorwackich afiliantów, którym udało się przekonać ich rząd do zniesienia wymogu opłaty dla marynarzy za zejście na ląd w porcie Dubrownik.

Ponadto grupa dyskutowała o przyszłych zawinięciach na Kubę, która jak się przewiduje w ciągu najbliższych lat stanie się atrakcyjnym miejscem zawinięć i grupa chciałaby zapewnić kubańskim marynarzom szanse zatrudnienia. Ogromny wzrost w przewozach pasażerskich – szacowana liczba to 4 miliony pasażerów – przewidywany jest w Chinach. Biorąc pod uwagę wielkość tego rynku grupa stwierdziła potrzebę wprowadzenia większej ilości chińskich marynarzy i pracowników mówiących po chińsku.



Zdjęcie: Archiwum

Okrągły Stół ds. Morskich (Maritime Round Table)

We wrześniu 2016 r. w Montrealu, w Kanadzie odbył się zorganizowany przez ITF drugi Okrągły Stół ds. Morskich, który stanowił kolejny krok naprzód w określeniu przyszłości ITF w organizowaniu się pracowników transportu.

W spotkaniu uczestniczyło 136 przedstawicieli z 56 państw całego świata – młodzi działacze związkowi, działacze funkcyjni oraz zaangażowani w uczestnictwo w kampanii. Jak informowaliśmy wyżej delegaci uczestniczyli czynnie w kampanii i wiecu mającym na celu poparcie kanadyjskich marynarzy, którzy w obronie swoich praw i kwalifikacji morskich dążyli do spotkania z Ministerstwem Transportu Kanady w celu omówienia istniejących zagrożeń.



Na zdjęciu: Steve Cotton- Sekretarz Generalny ITF podczas inauguracji otwarcia obrad.

Ta kampania była dobrym przykładem dla delegatów Okrągłego Stołu jak szerokie współdziałanie i poparcie przyczyniło się do sukcesu kanadyjskich pracowników morskich. Dla portowców zorganizowano sesję, na której przedstawiono aktywność i działania podjęte przez polski związek zawodowy NSZZ „Solidarność” pracowników portowych w Gdańsku.

Konwencja o Pracy na Morzu (MLC)

18 stycznia 2017 roku do MLC weszły w życie nowe, pierwsze tego rodzaju, regulacje dotyczące porzucenia marynarzy. Sekcja marynarzy przez wiele lat prowadziła kampanię mającą na celu zobowiązanie armatorów do przyjęcia odpowiedzialności za marynarzy poprzez włączenie ich do ubezpieczenia, które ochroni ich przed porzuceniem.

Nowe regulacje nakładają na armatorów obowiązek włączenia marynarzy do systemu ubezpieczeń chroniących ich przed porzuceniem. Ubezpieczenie pokryje zaległe wynagrodzenia (do 4-ch miesięcy), koszty repatriacji i koszty utrzymania.



Każdy statek będzie musiał mieć na burcie certyfikat ubezpieczeniowy zawierający klauzulę o ubezpieczeniu załogi na wypadek porzucenia. Aby jak najszerzej rozpowszechnić te informacje ITF stworzył specjalną stronę internetową dostępną w wielu językach:

<http://www.itfseafarers.org/ITI-abandoned-seafarers.cfm>

Ponadto w domach marynarza i klubach Stella Maris znajdują się ulotki informacyjne dotyczące wprowadzonych regulacji do MLC oraz na stronie Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) można sprawdzić, które kraje ratyfikowały Konwencję MLC.

Myanmar* i Konwencja MLC (*Myanmar – dawna Birma)

W trzecim kwartale 2016 roku w Yangon odbyło się seminarium na temat realizacji Konwencji MLC, po jej ratyfikacji przez Myanmar. Seminarium było także okazją do powitania w gronie afiliantów utworzonej międzynarodowej federacji marynarzy Myanmar (International Federation of Myanmar Seafarers – IFOMS).



Do udziału w seminarium zaproszono także urzędników Ministerstwa Pracy, którzy w okresie przejściowym, przed wejściem w życie Konwencji MLC, kilka razy zwracali się do ITF z prośbą o pomoc. Obecnie ITF kontynuuje specjalne sesje dotyczące Konwencji MLC dla marynarzy Myanmar i każdorazowo uczestniczy w nich 400 marynarzy.

Żegluga śródlądowa

Regionalne i krajowe kierunki aktywności:

- **Azja** Holenderska federacja związków zawodowych FNV sfinansowała projekt dotyczący poprawy bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej Bangladeszu. Projekt zakończył się sukcesem pod koniec 2016 roku. Powstały plany aby projekt rozszerzyć – po analizie wyników i osiągnięć – na załogi żeglugi śródlądowej w Kalkucie, Indii.
- **Projekt rzecznej żeglugi pasażerskiej (River Cruise Project)** Warunkiem wstępnym do kontynuowania finansowego wsparcia ITF dla tego europejskiego projektu jest skuteczne zaangażowanie związków zawodowych. Grupa Robocza River Cruise spotka się w styczniu w Brukseli w celu dokonania przeglądu działalności i zdecydować o dalszych planach na przyszłość. W zależności od wyniku tego przeglądu rów-

nież inspektorzy ITF mogą zostać zaangażowani do wspierania tej kampanii.



Prawdopodobnym rezultatem tego przeglądu będzie także skupienie się na firmach, które bądź same zgłaszają chęć udziału w tym projekcie, bądź stwarzają realne szanse dalszego rozwoju. Ponadto istnieje także możliwość rozszerzenia kampanii na wiele międzynarodowych firm, które mają siedziby w Rosji.

Rybołówstwo

Po odejściu Marka Davis'a program, który miał powołać do życia demokratyczne i transparentne związki zawodowe rybaków w Tajlandii, został wstrzymany.

W grudniu Shannon O'Keefee, z biura ITF w Sydney, przedstawiła Komitetowi Sekcji Rybołówstwa oceny i możliwości dalszego postępowania.

Planuje ona uruchomić w sierpniu 2017 roku nowy projekt organizowania związków w Tajlandii i Nowej Zelandii.

W trakcie realizacji jest pilotażowy program hiszpański dotyczący umów zbiorowych dla statków rybackich. W jego wyniku podpisano, po raz pierwszy, układ akceptowany przez ITF dla floty rybackiej hiszpańskiego armatora Albacora. Celem programu, uzgodnionego w Londynie w 2016 r. pomiędzy hiszpańskim afiliantem reprezentującym rybaków i Sekretariatem, jest dążenie do uzyskania modelowej umowy dla całej hiszpańskiej floty rybackiej. W kampanię, przy wsparciu ze strony Sekretariatu, zaangażowani są zarówno hiszpańscy afilianci, jak i inspektorzy ITF. Następne spotkanie z hiszpańskimi afiliantami planowane jest na pierwszy kwartał 2017 roku.

W październiku 2016 roku 15 inspektorów ITF, koordynatorzy i 5 pracowników Sekretariatu spotkało się na warsztatach dotyczących rybołówstwa w Vigo. Warsztaty były kontynuacją poprzednich spotkań z 2010 i 2014r. a ich celem było: dokonanie przeglądu działań i ocena postępów od czasu ostatniego spotkania, wymiana opinii oraz zaplanowanie praktycznych działań w celu wsparcia kampanii dotyczącej rybołówstwa. Była to również okazja do omówienia możliwych zmian w modelowym układzie zbiorowym ITF dla załóg statków rybackich i sposobu rozwiązywania problemów. Po spotkaniu postanowiono, że Joselito Pedaria, inspektor ITF, będzie koordynować sprawy związane z rybołówstwem w 2017 roku.

W listopadzie 2017 roku rybacy uzyskają nowe zabezpieczenia. Miliony pracowników sektora rybołówstwa, którzy oczekują na poprawę warunków pracy, uzyskają taką możliwość dzięki Konwencji 188 Międzynarodowej Organizacji Pracy, która wejdzie w życie 16 listopada 2017 roku.

ITF prowadzi energiczną kampanię zmierzającą do jak najszerzej ratyfikacji Konwencji 188 MOP aby jak najwięcej rybaków oraz pracowników lądowych sektora rybołówstwa zostało objętych układami zbiorowymi pracy i aby statki rybackie miały takie same układy na burcie.

ITF z zadowoleniem przyjął informację, że w listopadzie 2016 r. Litwa – jako dziesiąty kraj czyli niezbędny do wejścia konwencji w życie - ratyfikowała Konwencję 188 MOP.

Konwencja ta ma zapewnić rybakom:

- Poprawę bezpieczeństwa oraz zapewnienie ochrony zdrowia oraz opieki medycznej na morzu oraz zagwarantowanie, że chorzy i Ci, którzy ulegli wypadkom będą mieli zapewnioną opiekę na lądzie.
- Odpowiedni dla ich zdrowia i bezpieczeństwa czas odpoczynku.
- Takie same zabezpieczenia społeczne jakie posiadają inni pracownicy.

Tłumaczenie: Barbara Kubach-Chęcińska, na podstawie Biuletynu nr 4/2017 Sekcji Marynarzy, Rybaków i Pracowników Żegluga Śródlądowej ITF.

10 milionów dolarów kary dla amerykańskiej firmy

W dniu 6 kwietnia br. podczas spotkania grupy Zadaniowej ITF ds. Kabotażu w Oslo jego uczestnicy owacyjnie przyjęli informację, że Departament Sprawiedliwości Stanów Zjednoczonych ogłosił iż firma Furie Operating Alaska LLC zapłaci 10 milionów dolarów kary za złamanie tzw. Ustawy Jonesa *.

*Ustawa Jonesa jest statutem federalnym Stanów Zjednoczonych, który zapewnia promocję i utrzymanie amerykańskiej marynarki handlowej. Wśród innych celów prawo reguluje handel morski na wodach USA i między portami USA. Sekcja 27 Ustawy Jonesa dotyczy kabotażu i wymaga, aby wszystkie towary transportowane przez wody między portami USA były przewożone na statkach bandery USA, zbudowanych w Stanach Zjednoczonych, będących własnością obywateli Stanów Zjednoczonych i załogowanych przez obywateli i stałych rezydentów USA. Jej potoczna nazwa została wzięta od nazwiska amerykańskiego senatora Wesleya Jonesa, który ją wprowadził.

Jak poinformował Departament Sprawiedliwości USA firma Furie Operating Alaska LLC została ukarana za transport wiertnic w 2011 roku z Zatoki Meksykańskiej na Alaskę przy użyciu statków obcych bander. Uważa się, że jest to najwyższa kara w prawie stuletniej historii istnienia Ustawy Jonesa.

Grupa Zadaniowa ds. Kabotażu została powołana do przestrzegania prawa kabotażowego odpowiedniego dla poszczególnych państw, ale w jej działalności ma ogromne znaczenie aby naruszanie praw poszczególnych państw było konsekwentnie rozliczane.

Ogłaszając swoją decyzję o dziesięciomilionowej karze Departament Stanu oświadczył:

„rozstrzygnięcie w tej sprawie wyraźnie pokazuje, że nie zamierzamy przemykać oczu na naruszanie tej ustawy i będziemy konsekwentnie jej przestrzegać”.

Grupa Zadaniowa ds. Kabotażu poparła to podejście i podziękowała, zarówno Departamentowi Stanu, jak i Departamentowi Celnemu i Ochrony Granic za egzekwowanie przepisów Ustawy Jonesa.

Na spotkaniu w Oslo przewodniczący Grupy Zadaniowej ds. Kabotażu, James Given, powiedział

„To jest naprawdę doniosła decyzja. Wielkość grzywny, zdecydowanie, stanowczość i zobowiązanie do przyszłych działań nadają ogromne znaczenie i podkreślają wartość Ustawy Jonesa.”

Przewodniczący Sekcji Marynarskiej ITF, David Heindel, dodał: „Po raz kolejny Akt Jonesa został zastosowany aby zgodnie z prawem bronić operacji morskich na wodach amerykańskich. To jest właściwa decyzja, podjęta we właściwym czasie”.

NATO dziękuje ITF za wsparcie w walce z piractwem

NATO przesłało do ITF podziękowania za współpracę w ramach operacji na Morzu Indyjskim, która pomogła radykalnie zmniejszyć zagrożenie atakami pirackimi dla marynarzy.

Pisząc do ITF wiceadmirał Clive Johnson, dowódca morskich sił sojuszniczych NATO, wyraził swoją wdzięczność za udaną współpracę.

Sukces jaki osiągnęła misja przypisał zaangażowaniu firm żeglugowych, rządów, sił zbrojnych oraz samych załóg statków, które w pełni przestrzegały zalecanych procedur. Zapewnił także, że NATO nadal będzie monitorować rozwój sytuacji i że „... jeśli w przyszłości sytuacja będzie wymagała zaangażowania NATO, to sojusz pozostaje gotowy do podjęcia wszelkich działań”.

Wiceadmirał napisał:

„Korzyści, które osiągnięto dzięki wymianie informacji pomiędzy siłami morskimi i cywilnymi były kluczowe dla rozwiązania tego problemu, pomimo wszystkich kosztów, zarówno ludzkich, jak i gospodarczych poniesionych w okresie wzmożonej działalności przestępczej w regionie Afryki. Mamy nadzieję, że współpraca ta będzie się układała równie pomyślnie w przyszłości. Wasz czynny udział w Międzynarodowym Forum Przywódców jest przykładem doskonałej współpracy, która przyczyniła się do stłumienia kryzysu w tym regionie.”

„Jeszcze raz składam serdeczne podziękowania Waszej organizacji za dążenie do zmniejszenia zagrożenia piractwem dla statków i ich załóg przepływających przez Morze Czerwone i Ocean Indyjski”.

Przewodniczący Sekcji Marynarskiej ITF, Dave Heindel, powiedział:

„Operacja Ocean Shield drastycznie ograniczyła aktywność piratów, którzy dotychczas byli bezkarni. Spowodowała, że w celu ochrony życia na morzu zaangażowane zostały nie tylko morskie siły wojskowe ale także wszystkie żeglugowe oraz związki zawodowe marynarzy. To dla nas zaszczyt, że nasze starania pozwoliły nam odegrać w tym pewną rolę i także chcielibyśmy podziękować NATO za ich zaangażowanie i czujność w ochronie życia marynarzy z całego świata.”

Tłumaczenie: Barbara Kubach-Chęcińska, ze strony www.itfglobal.org

Lista Inspektorów ITF

IMIĘ I NAZWISKO		KRAJ	PORT	NUMER TELEFONU	TELEFON KOMÓRKOWY	E-MAIL
Agustin Suarez	Inspector	Argentina	Bahia Blanca	+54 11 4300 7852	+54 911 386 22490	suarez_agustin@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	Contact	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinator	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Roger Opdelocht	Coordinator	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3411	+ 32 475 440088	opdelocht_roger@itf.org.uk
Souradjou Alassane Fousseini	Contact	Benin	Cotonou	+229 97080213	+229 95192638	sfousseini2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brazil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Rissler	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	rissler_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 5 3795493	+57 310 657 3300	sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croatia	Rijeka	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Predrag Brazzoduro	Coordinator	Croatia	Rijeka	+385 51 325 343	+385 98 211 960	brazzoduro_predrag@itf.org.uk
Romano Peric	Inspector	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egypt	Port Said	+20 66 3324 100	+20 10 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 61 16 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ippo Minkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ippo@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	France	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	France	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	France	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	France	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 5 222 70177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Germany	Bremen	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	Inspector	Great Britain	Southern England		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Scotland	+44 1224 582 688	+44 7539 171323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain	N E England	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	N W England	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	+245 95 5905895	+245 96 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China/Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Kolkata	+91 33 2459 1312	+91 8300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Halidia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2338249 / 2338476 / 2700503	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinator	Ireland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italy	Sicily	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Katia Geissberger	Contact	Italy				Geissberger_Katia@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contact	Ivory Coast	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Ivory Coast	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Kape Hie	Contact	Ivory Coast	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinator	Japan	Tokyo	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Toshihiro Ame	Inspector	Japan	Osaka	+81 6 6616 5116	+81 90 4673 5671	ame_toshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Busan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	Coordinator	Korea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contact	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Honorio Alberto Galvan Aguilar	Inspector	Mexico	Manzanillo	+52 22 99 32 83 23	+52 1 314 122 9212	galvan_honorio@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

Lista Inspektorów ITF kontynuacja

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

Helping seafarers around the world



ITF HEAD OFFICE

LONDON, UK
Tel: +44 (0) 20 7403 2733
Email: mail@itf.org.uk

ETF EUROPE

BRUSSELS, BELGIUM
Tel: +32 (0) 2 285 46 60
Email: etf@etf-europe.org

ITF AMERICAS

RIO DE JANEIRO, BRASIL
Tel: +55 (21) 2223.0410
Email: itf_americas@itf.org.uk

For full contact details of ITF inspectors go to www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

ITF inspectors



ITF AFRICA
 NAIROBI, KENYA
 Tel: +254 20 374 2774/5
 Email: nairobi@itf.org.uk

ITF AFRICA (FRANCOPHONE)
 OUAGADOUGOU
 Tel: +226 (0) 50 375610
 Email: itfwak@fasonet.bf

ITF ARAB WORLD
 AMMAN, JORDAN
 Tel: +962 (0) 6 5821366
 Email: arab-world@itf.org.uk

ITF ASIA PACIFIC (SYDNEY)
 SYDNEY, AUSTRALIA
 Tel: +61 420 928 780
 Email: itfaustralia@itf.org.au

ITF ASIA PACIFIC
DELHI OFFICE
 Tel: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423
 or 11 2373 1669
 Email: itfindia@vsnl.com
TOKYO OFFICE
 Tel: +81 (0) 337 982 770
 Email: mail@itftokyo.org
ITF SYDNEY OFFICE
 Tel: +61 420 928 780
 Tel: +64 21 227 1519

Kampanie ITF FOC w 2016 r. w liczbach:

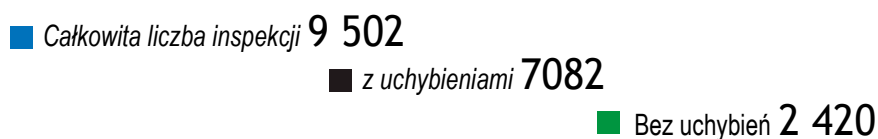
Inspekcje ITF

(2016)

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

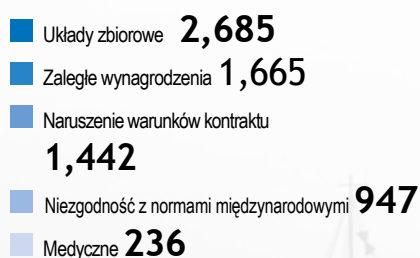
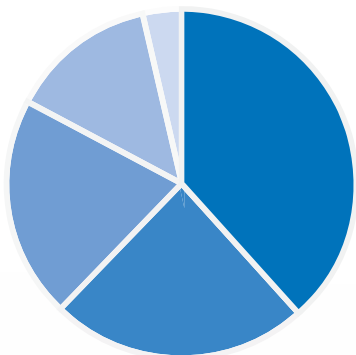


Suma
odzyskanych
wynagrodzeń
(* w mln USD)



Pięć głównych problemów

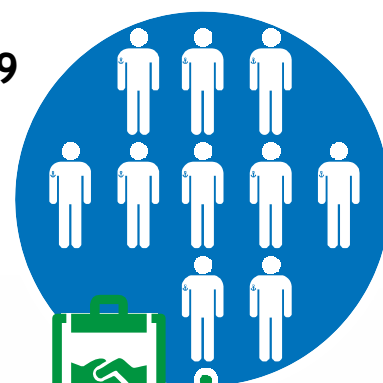
(2016)



Układy zbiorowe ITF

309 909

Liczba marynarzy
pracujących pod
układami ITF



12 056

Całkowita
liczba
podpisanych
układów
zbiorowych
ITF





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?

Jeżeli TAK

Również Ty możesz być częścią 4.5 milionowej, ogólnoswiatowej rodziny ITF.
Wystarczy wypełnić poniższą deklarację i odesłać ją na
jeden z adresów Organizacji wchodzących w skład
Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.
(adresy Organizacji znajdują się na przedostatniej stronie Biuletynu Morskiego)

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

SKŁADKI BĘDĘ OPŁACAŁ rocznie/półrocznie

JAKICH DZIAŁAŃ OCZEKUJESZ OD ZWIĄZKU.....
.....

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

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

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 do

Krajowej Sekcji Morskiej
Marynarzy i Rybaków
NSZZ "Solidarność"



Każdego roku związki afiliowane przy ITF odzyskują od armatorów miliony dolarów zaległych i zanizonych płac marynarzy (często wcale nie wypłaconych).

Czasami powodem tego stanu rzeczy jest brak Układów Zbiorowych.

Bywa też, że akceptowany Układ Zbiorowy ITF 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**

**Suma odzyskanych zaległych wynagrodzeń przez ITF
(w 2016 r.)**



DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

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

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

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



Nazwisko

Imię PESEL

Adres zamieszkania - miejscowość Kod pocztowy

Ulica Nr domu Nr lokalu

Telefon Telefon komórkowy

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość Kod pocztowy

Ulica Numer

Zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.08.1997 r. (Dz. U. nr 134 poz. 987) wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zawartych w deklaracji w celu ich wykorzystania do świadczenia usług przez NSZZ „Solidarność” w zakresie działalności z tego tytułu. Skontaktuj się ze mną w celu zmiany lub usunięcia moich danych osobowych.

Data

Podpis

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Transport Morski

Konferencja ETF „Marynarze mają znaczenie” w trakcie Europejskiego Tygodnia Żeglugowego



28 lutego Sekcja była gospodarzem konferencji na temat uczynienia sektora generatorem dobrobytu i bazującego w UE zatrudnienia, jako wydarzenia towarzyszącego w trakcie Europejskiego Tygodnia Żeglugowego w roku 2017 trwającego od 27 lutego do 3 marca w Brukseli. Wydarzenie

zgrupowało naukowców, wysokiej rangi mówców ze związków zawodowych, przedstawicieli Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego, rządów Państw Członkowskich, dziennikarzy prasy handlowej, ECSA i spółek żeglugowych. Zorganizowano sesje panelowe dla przedyskutowania zagadnień mających znaczenie dla uczynienia branży żeglugowej w Europie sprawiedliwą, wyświetlono uczestnikom i mówcom gościnnym film animowany „Marynarze mają znaczenie!”.

Europejski Tydzień Żeglugowy, organizowany przez Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), co dwa lata począwszy od roku 2015, ma w zamierzeniu stanowić platformę, na której politycy z głównych instytucji UE spotykają się i angażują z armatorami europejskimi i innymi interesariuszami z sektora żeglugowego. Jest to doskonała okazja dla ETF dla promowania swoich poglądów, na przykład - w jaki sposób chronić europejskie miejsca pracy w sektorze transportu morskiego oraz jak polepszać prawa pracownicze i szkolenia.

Konferencja zaferowała Europośłom, przedstawicielom innych afiliantów ETF, DG MOVE i DG EMPL, organizacji pracodawców, Uniwersytetu Paryż Nanterre, uczelni morskich, wymianę poglądów na temat realiów pracy w sektorze morskim oraz dyskusję, jak pracować na rzecz sprawiedliwej branży żeglugowej w Europie. Sekcja była bardzo zadowolona z wyników sesji okrągłego stołu i aktywnego uczestnictwa oraz wkładu ze strony panelistów i uczestników.

Znalazło to odzwierciedlenie na stronach Twitter wall i Facebook marynarzy ETF, do korzystania, z których zachęca się wszystkich.

ETF zabiera głos na temat obaw marynarzy podczas szczytu morskiego na Malcie

Na pierwszym Szczycie Morskim zorganizowanym przez rząd maltański w październiku 2015 roku, ETF wyraziła swe obawy i opinie na temat uczynienia przyszłego sektora transportu morskiego sprawiedliwym i generującym dobrobyt i unijne miejsca pracy. Malta zamierza promować wyspę, jako centrum doskonałości morskiej na Morzu Śródziemnym i zajmować się przyszłością branży w Europie poprzez zaangażowanie szerokiego zakresu interesariuszy. W kontekście przeglądu polityki żeglugowej UE, mówcy wysokiego szczebla zarówno z branży jak i Komisji zaprezentowali swe opinie na temat oczekujących wyzwań.



Oprócz spotkań dwustronnych z ministrami transportu Grecji, Cypru i Malty mającymi na celu zaprezentowanie zarówno kampanii ETF ws. Europy Fair Transportu jak i Manifestu Federacji na temat agendy socjalnej na rzecz kwalifikowanej żeglugi w Europie, ETF aktywnie uczestniczyła w obradach okrągłych stołów i działaniach towarzyszących, aby zagwarantować, że czynnikowi ludzkiemu poświęcana jest wymagana uwaga oraz, że nie pomija się interesów pracowniczych w rozmowach o przyszłych politykach morskich.

Sekretarz Generalny ETF Eduardo Chagas moderował debatę na temat zasobów kadrowych i nowych kwalifikacji, oraz uczestniczył w okrągłym stole nt. legislacji morskiej UE. Poinformował potem, że p. Thodoris Dritsas, grecki minister ds. morskich, w pełni zgadza się z ETF, że przyszłość żeglugi UE zależy od jakości europejskich marynarzy. W czasie kiedy Komisja Europejska publikuje raport śródkresowy na temat wdrażania swej Europejskiej Strategii Transportu Morskiego, której brakuje ambicji, ważne zna-



czenie ma potwierdzenie, że wyzwaniem należy zajmować się nie tylko na takich forach międzynarodowych jak IMO, ale także na poziomie UE poprzez „koalicję chcących”. Później, ośmiu europejskich ministrów transportu wezwało Komisarz Bulc do działania przeciwko praktykom nadużyć w transporcie drogowym. Potrzeba więcej inicjatyw tego rodzaju, zwłaszcza w sektorze transportu morskiego.

Sekretarz Polityczny ETF Philippe Alfonso uczestniczył w debacie na temat konkurencyjności i miejsc pracy, zorganizowanej przez ECSA. Przemawiając przed tym wydarzeniem, podkreślił, że znalezione musi zostać rozwiązanie równoważące wyniki ekonomiczne sektora i potrzeby ekonomiczno-socjalne w zakresie większej liczby i lepszych miejsc pracy na morzu dla europejskich marynarzy. Nabór i utrzymanie wykwalifikowanych marynarzy europejskich ma ogromne znaczenie dla uniknięcia utraty zdolności do eksploatacji zdyspensowanych flot handlowych. Emanuele Grimaldi, Dyrektor Zarządzający w Grupie Grimaldi, także zgodził się z takim podejściem i odniósł się nawet do możliwości zastosowania zachęt finansowych przyznawanych tym spółkom żegludowym, które gotowe są zapewniać europejskim kadetom ukończenie ich szkolenia morskiego i ułatwiać im przystępowanie do marynarskiego rynku pracy.

Trzydniowe wydarzenie na Malcie zgromadziło, między innymi następujących mówców: Kitack Lim'a (Sekretarza Generalnego IMO), Marios'a Demetriades'a (Ministra Transportu Cypru), Fotis'a Karamitsos'a (Dyrektora ds. Transportu, Komisja UE), Pete Hnichliffe (Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Izby Żegludowej -ICS), Patricka Verhoeven'a (Sekretarza Generalnego Stowarzyszeń Armatorów Wspólnoty Europejskiej- ECSA), Markku Mylly (Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego - EMSA), oraz Tineke Netelenbos (Przewodniczącą Holenderskiego Stowarzyszenia Armatorów).

Partnerzy społeczni zwracają się do Komisji o wprowadzenie poprawek do marynarskiej

„Ustawy zasadniczej”

W grudniu 2016 r. europejscy partnerzy społeczni w sektorze transportu morskiego zwrócili się do Komisji Europejskiej o wprowadzenie poprawek do Dyrektywy Porozumienia Partnerów Społecznych w sprawie prawa marynarzy do godziwych warunków pracy. Dyrektywa przyjęta w roku 2009 odzwierciedla Konwencję Pracy na Morzu (MLC, 2006), Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), międzynarodowe porozumienie ustalające wymagania minimalne w zakresie niemal wszystkich aspektów warunków pracy i życia marynarzy. Partnerzy społeczni oczekują obecnie od Komisji dokonania rewizji Dyrektywy 2009/13/WE zgodnie z przyjętymi w roku 2014 poprawkami do MLC.

W roku 2014 MOP przyjęła zbiór poprawek do przepisów międzynarodowych wprowadzających postanowienia gwarantujące dalej opiekę nad marynarzami i ich rodzinami, kiedy zostają oni porzuceni przez armatora. Celem partnerów społecznych jest włączenie tych postanowień do prawa UE poprzez Porozumienie Partnerów Społecznych.

MLC 2006 ustanawia wymagania minimalne dla poprawy warunków pracy i życia marynarzy, włącznie z praktykami naboru i pośrednictwa pracy, corocznym urlopem, wypłacaniem wynagrodzenia, standardem pomieszczenia, udogodnieniami rekreacyjnymi, wyżywieniem i przygotowaniem posiłków, ochroną zdrowia, bezpieczeństwem i higieną pracy, opieką medyczną, lądowymi usługami opieki socjalnej oraz ochroną socjalną.

Nowe poprawki wprowadzają obowiązek zabezpieczenia finansowego armatorów, pokrycia kosztów utrzymania i repatriowania porzuconych marynarzy. Rozszerzają one także istniejące postanowienia odnośnie odpowiedzialności armatorów za choroby i obrażenia nabyte w trakcie służby dla zapewnienia, że rekompensaty kontraktowe wypłacane są marynarzom lub ich przedstawicielom w pełni i bez opóźnień.

Przyszła Dyrektywa UE nie zwalnia z obowiązków Państw Członkowskich MOP wynikających z ratyfikacji i zaakceptowania poprawek do Konwencji Pracy na Morzu. Dlatego europejscy partnerzy społeczni wzywają Państwa Członkowskie UE do wdrożenia możliwie najszybciej poprawek z roku 2014 do MLC, a, w każdym razie, nie później niż do ich wejścia w życie 18 stycznia 2017 r.

Partnerzy społeczni wyrażają wiarę, że instytucje europejskie ułatwią obecnie procedurę legislacyjną we właściwym przebiegu czasowym. Umożliwi to jednolite wdrożenie wszystkich postanowień na poziomie wspólnotowym i zwiększenie przestrzegania ich wymagań.

ETF spotyka się z maltańskim ministrem transportu

Przedstawiciele Sekcji Transportu Morskiego ETF spotkali się 20 grudnia 2016 z maltańskim ministrem transportu i infrastruktury Joe Mizzi oraz szefem rejestru okrętowego tego kraju Ivanem Sammut.



(Na zdjęciu z Markiem Dickinsonem Sekretarzem Generalnym Nautilus International i Philippem Alfonso, Sekretarzem Politycznym Sekcji Transportu Morskiego ETF).

Minister, będący kiedyś radiooficerem na statku, zwrócił uwagę na znaczenie czynnika ludzkiego w priorytetach Malty w kontekście prezydencji UE rozpoczynającej się w styczniu. Podkreślając potrzebę zareagowania przez UE na potrzeby międzynarodowej branży żegludowej, minister zwrócił uwagę na znaczenie reakcji globalnej i odzwierciedlenia, że flota UE zatrudnia marynarzy z całego świata, nie tylko z UE. Wyjaśnił dalej jak zamierza zagwarantować, że żegluga znajduje się w sercu agendy UE i stwierdził, że z wielką przyjemnością widziałby zaangażowanie się ETF jako klu-

czowego interesariusza i partnera społecznego w nadanie kształtu przyszłej Deklaracji z Valetty, która jego zdaniem powinna obejmować wyniki zajęcia się zatrudnieniem większej liczby marynarzy z UE.

Mark Dickinson podkreślił jako rzecznik ETF potrzebę działania na rzecz stworzenia popytu na europejskich marynarzy i zwiększonych środków pozytywnych dla zagwarantowania, że armatorzy europejscy gotowi szkolić i zatrudniać europejskich marynarzy nadal będą konkurencyjni. Zaakcentował także potrzebę partnerstwa branży dla zajęcia się wcześniejszymi niepowodzeniami w uzgodnieniu dyrektywy obsadowej dla europejskich pasażerskich i rozkładowych przewozów promowych oraz wezwał Prezydentkę Malty do przekazania wyraźnego sygnału do Komisji Europejskiej i ECSA, że działania na rzecz miejsc pracy mają istotne znaczenie oraz że przyszła pomoc publiczna powinna być przyznawana tylko w zamian za inwestowanie w europejskie kwalifikacje morskie.

Dickinson zwrócił także uwagę na los załogi MTS Svetlana w Cardiff, a minister obiecał osobistą interwencję dla zapewnienia rozwiązania spraw załogi.

Stanowisko ETF w s. STUDIUM KE nt. Krajów zaopatrujących w Pracowników w kontekście MLC, 2006

Zamierzeniem zaleceń studium jest polepszenie świadomości praw marynarzy i umożliwienie interesariuszom MLC lepsze gwarantowanie tych praw i obowiązków. Partnerzy społeczni wspomniani są, jako główni interesariusze wdrożeniowi w zakresie kilku propozycji. Komisja UE zwróciła się do partnerów społecznych o przygotowanie reakcji. ERF i ECSA przesłały do Komisji UE swe własne stanowiska, a także stanowisko wspólne.

Udział Sekretarza Politycznego (SP) w „Assises de la Mer”- La Rochelle (Francja)

SP uczestniczył w tej Konferencji gromadzącej szeroki zakres francuskich interesariuszy morskich w dniach 7 i 8 listopada 2016. SP miał okazję bliskiego kontaktu z przedstawicielami francuskiego ministerstwa transportu i przyjął z zadowoleniem zapowiedź prezydenta Francji Francois Hollande na temat zwołania europejskiej konferencji zajmującej się dumpingiem socjalnym w żegludze.

Inicjatywa Sekretariatu dotycząca Koordynatorów Komisji Europejskiej ds. Autostrad Morskich i korytarzy TEN-T.

Sekretariat odbył dwa oddzielne spotkania z Europejskim Koordynatorem ds. Autostrad Morskich, p. Brian'em Simpson'em (byłym przewodniczącym Komisji Transportu PE) oraz z koordynatorem TEN-T korytarza Morza Północnego-Bałtyku panią Catharine Trautmann, w dniu 8 grudnia 2016 r. Spotkania te należy postrzegać, jako początek rozszerzania przez MTS swych kontaktów i pracy sieciowej z Koordynatorami TEN-T - zwłaszcza tych ze znaczącym składnikiem morskim i sympatyzującymi zagadnieniom socjalnym. W tym kontekście, zidentyfikowano pięciu innych koordynatorów TEN-T, a konkretnie: PeterBalazs, Karel Vinck, Mathieu

Grosch, Kurt Bodewig, oraz Paweł Wojciechowski. Idea sprowadza się do posiadania zidentyfikowanych Koordynatorów z wartościowym wkładem i przypomnieniu im o znaczeniu włączenia czynnika ludzkiego w tworzenie tych korytarzy, a dokładniej we wdrażaniu Planu Autostrad Morskich (MoS). Odnotować należy, że ETF zdołała uzyskać włączenie mówcy z ETF na następnej Konferencji Interesariuszy MoS, jaka ma odbyć się w pierwszej połowie roku 2017.

Zakończenie wspólnego projektu ETF - ECSA w s. Części Wdrażającej Program Pracy

Projekt zakończony zostanie pod koniec marca dając trzy różne wyniki: negocjacje partnerów społecznych nad Porozumieniem Partnerów Społecznych (SPA) na temat transponowania poprawek z roku 2014 do Konwencji Pracy na Morzu, jaka transponowana została do Dyrektywy 2009/13/WE; Przewodnik w s. możliwości finansowania przez UE na rzecz sektora żeglugowego; sprawozdanie dot. ustawodawstwa UE w zakresie BiHP mającego zastosowanie do żeglugi, włącznie z najlepszymi praktykami.

Udział Sekretarza Generalnego w wysłuchaniu przed Francuską Komisją Ekonomiczną, Socjalną i Środowiskową w Paryżu

Wysłuchanie nosiło tytuł: „Europejska polityka transportu morskiego w świetle wyzwań zrównoważonego rozwoju i globalnego Porozumienia Klimatycznego z roku 2015” (sprawozdawca pan Beall). Obaj przedstawiciele ETF uczestniczyli w tym wysłuchaniu składając apel o uznanie roku 2017 za rok odpowiedzialnego socjalnie transportu wodnego. W szczególności, Sekretarz Generalny zaprezentował kampanię ETF ws. Europy Fair Transportu i w jaki sposób kampania realizowana jest na poziomie sektorowym w żegludze, podczas gdy SP nalegał na od dawna oczekiwane działanie na rzecz polityk popytowych dla wsparcia naboru i utrzymania europejskich marynarzy.

Priorytety MTS zaprezentowane przez delegację ETF na spotkaniu z nową Dyrektorką ds. Transportu Morskiego w DG MOVE, panią Magdą Kopczyńską.

Sekretarz Polityczny, argumentował, między innymi, że wsparcie finansowe dla żeglugi UE powinno być udzielane jedynie pod warunkiem inwestowania w szkolenia i tworzenie miejsc pracy dla europejskich marynarzy. Magda Kopczyńska wykazała wsparcie dla potrzeby polepszenia profilów i kwalifikacji europejskich marynarzy.

■ Komitet Bałtycki 2017

W dniach od 3 do 4 maja 2017 roku, odbyło się coroczne spotkanie Komitetu Bałtyckiego, tym razem w Bergen w Norwegii. Komitet Bałtycki stanowi ciało doradcze Sekcji Transportu Morskiego ETF (Europejskiej Federacji Transportowców). W spotkaniach komitetu biorą udział związki zawodowe marynarzy i rybaków afiliowane w ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców) z krajów basenu morza Bałtyckiego i Norwegii.



Zdjęcie: <https://twitter.com/ETFSeafarers>

Na forum Komitetu zostały przedstawione problemy i obserwacje poczynione przez uczestników w ciągu ubiegłego roku, od ostatniego Komitetu Bałtyckiego w Kłajpedzie na Litwie w 2016 roku.

Wśród problemów, które dotyczą marynarzy głównym są nadal zaległe płace, czego dowodzą milionowe kwoty odzyskanych zaległych wynagrodzeń i odszkodowań marynarskich przez Inspektorów ITF działających w koordynacji ze związkami zawodowymi marynarzy i dokerów.

Koleżdy ze związków zawodowych zauważają też rosnący problem prowadzenia podwójnej księgowości w odniesieniu do wysokości wynagrodzeń marynarskich.

Niestety w niektórych odnotowanych przypadkach marynarze godzą się na potwierdzenie otrzymania wyższych wynagrodzeń pomimo, że nigdy ich nie dostaną.

Nieuczciwi armatorzy używają takich przestępczych metod i wymuszają potwierdzenie nieprawdy na marynarzach godzących się na to z obawy przed utratą zatrudnienia.

W związku z powyższym zwracamy uwagę, że bez udziału samych zainteresowanych, proceder ten jest trudny lub wręcz niemożliwy do ukrócenia.

Zgodnie z procedurą składania skarg marynarskich, zapewnionych w Konwencji MLC, 2006 – **każdy marynarz musi otrzymać wraz z umową o pracę egzemplarz stosowanych na statku procedur składania skarg.**

„Procedury składania skarg na statku będą zawierać prawo marynarza do składania skarg w ramach procedury w towarzystwie lub będąc reprezentowanym, jak również zabezpieczenia przeciwko możliwości stania się ofiarą represji w związku ze złożeniem skargi. Termin „represjonowanie” obejmuje wszelkie niekorzystne dla marynarza działania podjęte wobec niego przez jakąkolwiek osobę w związku ze złożeniem przez niego skargi, która nie jest w sposób ewidentny bezpodstawna lub złośliwa.”

Egzekwowanie MLC, 2006 przez PSC (Port State Control) w basenie Morza Bałtyckiego, jest wyraźnie zauważalne. We wszystkich krajach bałtyckich odnotowuje się liczne przypadki interwencji PSC, zarówno w wyniku zastosowania skargi marynarskiej jak również w następstwie rutynowych działań prowadzonych przez Inspekcję PSC.

Bałtycki Tydzień Akcji w 2017 roku odbędzie się w dniach 11-15 września 2017 roku.

W czasie Tygodnia Akcji zespoły inspekcyjne będą kontrolować warunki B i HP, pracy i płacy marynarzy i dokerów

zatrudnionych na statkach zawijających do portów morza bałtyckiego.

Związki zawodowe z regionu morza bałtyckiego z uwagą przyglądają się standardom bezpieczeństwa i zatrudnienia w bałtyckich portach i na statkach tu zawijających. Stanowczo będą się sprzeciwiać uprawianiu konkurencyjnej żeglugi kosztem niskich płac i bezpieczeństwa marynarzy.

Związki zawodowe marynarzy i dokerów nie zgadzają się na nierówną konkurencję między portami. Bezpieczeństwo pracy dokerów stanowi stały i najważniejszy postulat wspólnych działań związków marynarzy i dokerów afiliowanych w ITF i ETF.

Zgodnie z oficjalnym stanowiskiem ITF dotyczącym akceptowalnych standardów dla statków pod tanią banderą (FOC):

„Wszystkie statki określone jako te które podnoszą tanią banderę, powinny być pokryte uznanym przez ITF zbiorowym układem pracy, podpisanym zgodnie z polityką ITF.



SEAFARERS



Zastraszanie i molestowanie w pracy na statku.

Przypominamy wynik pracy ETF (Europejskiej Federacji Transportowców „Europejski ITF” i ECSA (Stowarzyszenie Armatorów Europejskich) w tematyce zastraszania i molestowania na statkach jak i przeciwdziałaniu temu zjawisku. Granica pomiędzy zastraszaniem i molestowaniem, a tzw. zarządzaniem silną ręką jest bardzo cienka i często się załamuje.

Poniżej podajemy kilka przykładów zastraszania i molestowania w pracy aby osoby mające wątpliwości związane w środowiskiem pracy / kontaktem z przełożonymi mogły sprawdzić czy jest podejrzenie niewłaściwego traktowania w miejscu pracy.

Jeżeli jest takie podejrzenie to należy albo to zgłosić bezpośrednio w ramach pracodawcy – w tym wypadku zalecamy bezpośredni kontakt z kapitanem statku. Jeżeli są jakie-

kolwiek obawy to marynarz należący do NSZZ Solidarność zawsze może niezobowiązująco porozmawiać z nami na ten temat. Jako Związek Zawodowy pomożemy lub doradzimy co zrobić w danej sytuacji.



Masz pytania w tej kwestii – napisz do nas na adres biuro@nms.org.pl lub zadzwoń na telefon awaryjny OMK czynny 24/7.

Przykłady zastraszania:

- groźby lub obelgi werbalne lub fizyczne takie jak pokrzykiwanie lub przeklinanie pracowników czy kolegów, publiczne lub na osobności, włącznie z uwagami, czy stereotypowymi uwagami;
- obelgi osobiste;
- zlekceważenie lub ośmieszenie osoby, czy jej zdolności, na osobności lub w obecności innych;
- nagłe wybuchy gniewu, czy jego okazywanie wobec osoby indywidualnej czy grupy, często z trywialnych przyczyn;
- podporządkowanie danej osoby pod niepotrzebnie drobiazgowy i przytłaczający nadzór, monitorowanie każdej czynności tej osoby, okazywanie krytycyzmu nawet w drobnych sprawach;
- bezustanny lub niesprawiedliwy krytycyzm;
- stawianie przed pracownikami czy kolegami nieuzasadnionych żądań;
- wyznaczanie czarnej roboty lub stawianie wymagających zadań, które nie są adekwatne do zakresu pracy, albo odbieranie zakresu obowiązków osobie indywidualnej bez uzasadnionego powodu;
- ignorowanie lub wykluczenie osoby indywidualnej np. z uczestnictwa w wydarzeniach socjalnych, w spotkaniach zespołu, w dyskusjach oraz w podejmowaniu wspólnych decyzji lub w planowaniu;
- wygłaszanie groźb lub nieodpowiednich komentarzy o możliwej karierze, bezpieczeństwie pracy czy raportach o wynikach danej osoby;
- wygłaszanie złośliwych plotek lub obrażanie kogoś (szczególnie ze względu na cechy chronione, takie

jak wiek, rasa, stan cywilny, związek partnerski, ciążę i macierzyństwo, płeć, niepełnosprawność, orientację seksualną, wyznanie lub przekonania i zmianę płci).

Poniżej podane wyrażenia są czasami wykorzystywane do usprawiedliwienia, definiowania czy powoływania się na zachowania ludzi lub na sytuacje pomiędzy ludźmi w pracy, które mogą dotyczyć „ukrytego” zastraszania:

- styl silnego i odpornego zarządzania;
- stosunki pracownicze opisywane jako „zderzenie osobowości”;
- osoba jest opisywana jako „przeczulona” lub „nie znająca się na żartach”;
- osoba jest opisywana jako „z głową w chmurach”;
- kierownik, który „nie znosi głupców”;
- pozbawienie wsparcia członka zespołu, który popełnił niewielki błąd podczas pracy.



Zdjęcie: Kapitan Krzysztof Tarka

Przykłady molestowania:

- wyświetlanie lub rozpowszechnianie materiałów obraźliwych czy dwuznacznych;
- wygłaszanie insynuacji, dowcipów, lubieżnych żartów czy seksistowskich rasistowskich, homofobicznych uwag używanie obraźliwego języka podczas mówienia o osobach niepełnosprawnych lub żartowanie z czyjegoś inwalidztwa;
- uwagi na temat fizycznego wyglądu lub charakteru innej osoby wywołujące zażenowanie lub sprawiające przykrość;
- poświęcanie niepożądanego uwagi w formie szpiegowania, śledzenia, zamęczania, albo nadmierne zwracanie uwagi w formie werbalnej czy fizycznej;
- sporządzanie lub wysyłanie niepożądanych, dwuznacznych, wrogich lub natrętnych wiadomości tekstowych za pośrednictwem poczty elektronicznej, portali społecznościowych, faksów czy listów;
- nieuzasadniona, natrętna lub uporczywa dociekliwość na temat stanu cywilnego, życia osobistego, zainteresowań oraz orientacji seksualnej, czy zadawanie podobnych pytań na temat pochodzenia etnicznego, włącznie z kulturą czy wyznaniem;



Jacek Cegielski – Zastępca Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wybrany do władz Europejskiej Federacji Transportowców (ETF)

W dniach 24 – 26 maja 2017 roku w Barcelonie odbył się V zwyczajny Kongres ETF.

Hasłem tegorocznego kongresu było „Sprawiedliwy transport dla Europy - sprawiedliwość społeczna, solidarność, jedność „

Kongres jest najważniejszym organem zarządzającym ETF i wybiera Przewodniczącego ETF, Sekretarza Generalnego ETF, członków Komitetu Wykonawczego i biegłych rewidentów.

Przewodniczącym ETF wybrany został Frank Moreels – Przewodniczący belgijskiego związku zawodowego BTB, natomiast Sekretarzem Generalnym ETF został ponownie Eduardo Chagas.



Na zdjęciu: Frank Moreels – Przewodniczący ETF i Eduardo Chagas – Sekretarz Generalny ETF



Jacek Cegielski - Zastępca Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”, który uzyskał poparcie polskich związków zawodowych afiliowanych w ETF, został wybrany do Komitetu Wykonawczego Europejskiej Federacji Transportowców.

W kongresie uczestniczyło około 500 uczestników reprezentujących związki transportowe pochodzących z 41 krajów europejskich. Uczestnicy omówili strategię i działania oraz określili priorytety i obszary zainteresowania na najbliższe 5 lat.

Program prac ETF na lata 2017-2022 skupi się na następujących zagadnieniach:

- Polityka transportowa i zrównoważony transport
- Prawo pracy i związków zawodowych
- Organizacja na całym świecie
- Reprezentacja i koordynacja transgraniczna
- Szkolenie i edukacja - budowanie zdolności

Nowo wybrany Sekretarz Generalny ETF Eduardo Chagas powiedział m.in.: „Zjednoczyliśmy się na tym kongresie, aby zwiększyć skuteczność naszych członków - zwykłych pracowników transportowych. Jesteśmy związkowcami i jako związkowcy jesteśmy ostatnią linią obrony robotników w Europie. Będziemy dalej zwiększać naszą kampanię, bo możemy i musimy.”



Porady i informacje dla marynarzy

CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA – Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006) (z opracowania MOP)

Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006) przyjęta została podczas 94 (Morskiej) Sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy (ILC) w dniu 23 lutego 2006 roku. MLC, 2006 weszła w życie 20 sierpnia 2013 i ratyfikowana została przez 81 krajów reprezentujących ponad 91 procent światowego tonażu brutto statków.



Od roku 2006, zarówno zainteresowanie jak i doświadczenie związane z MLC, 2006 ulega wzrostowi. W roku 2012, aby pomóc w rozprzestrzenianiu się stosowania MLC, 2006 wśród konstytuaty, a także

ułatwienia rozumienia Konwencji, Międzynarodowe Biuro Pracy przygotowało elektroniczną bazę danych online odpowiedzi na „Często Zadawane Pytania” (FAQ), którą sporządzono także w formie publikacji papierowej. Przygotowano ją w trzech językach (angielskim, francuskim i hiszpańskim) w formie szybko dostępnej dla użytkowników przeglądających ją w formacie elektronicznym (albo online albo w formie dokumentu pdf) na dedykowanej stronie internetowej MOP poświęconej MLC, 2006. Aktualne FAQ, datowane na rok 2015, stanowi czwarte (zrewidowane) wydanie.

W bieżącym wydaniu Biuletynu Morskiego prezentujemy drugą część fragmentów czwartego wydania „Często zadawanych pytań odnośnie Konwencji o Pracy na Morzu”.

Pytania dotyczące pracowników i statków objętych przez MLC, 2006

Kogo chroni MLC, 2006?

MLC, 2006 ma zastosowanie do „marynarzy” zgodnie z definicją w swym Artykule II, ustęp 1(f), to jest do wszystkich osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statkach, do których zastosowanie ma Konwencja. Ta definicja obejmuje więc nie tylko załogę uczestniczącą w żegludze lub eksploatacji statku ale też, na przykład, personel hotelowy pracujący na statku. Mogą zaistnieć przypadki, że nie będzie jasne czy dana kategoria pracowników uznawana będzie za „marynarzy” objętych Konwencją. Artykuł II, ustęp 3, zajmuje się taką sytuacją. W razie wątpliwości, krajowa właściwa władza musi dokonać określenia w tej kwestii po konsultacji z odnośnymi organizacjami armatorów i marynarzy. W roku 2006 kiedy przyjęto MLC, 2006, Międzynarodowa Konferencja Pracy przyjęła

także Rezolucję w sprawie informowania o grupach zawodowych, zawierającą trójstronne wytyczne międzynarodowe odnośnie czynników wymagających rozpatrzenia przy określaniu w takich przypadkach. Informacje na temat wszelkich określeń krajowych jakie zostały dokonane przekazane muszą być Dyrektorowi Generalnemu MOP. Informacje krajowe przekazane przez kraje ratyfikujące dostępne są w „MLC database”, na stronie internetowej MOP MLC, 2006 pod: www.ilo.org/mlc

Czy MLC, 2006 ma zastosowanie do artystów estradowych i personelu usług hotelowych?

Ponieważ MLC, 2006 ma zastosowanie do „każdej osoby, która zatrudniona jest lub zaangażowana albo pracuje w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego zastosowanie ma niniejsza Konwencja”, obejmuje ona wszystkich pracowników włącznie z personelem kabinowym i sprzątającym, personelem barów, kelnerami, artystami estradowymi, piosenkarzami, personelem kuchennym, personelem kasynowym i personelem w salonach piękności. Niniejsza konkluzja ma zastosowanie niezależnie od tego czy odnośni marynarze zostali wynajęci bezpośrednio przez armatora czy też zatrudniani są w oparciu o aranżacje podnajmu. Tym niemniej istnieją pewne kategorie pracowników, wchodzących na statek tylko od czasu do czasu, a którzy normalnie pracują na lądzie, na przykład inspektorzy kontroli Państwa bandery albo Państwa portu, którzy wyraźnie nie mogą być traktowani jako pracujący na odnośnym statku. W innych przypadkach, sytuacja może nie być jasna, na przykład kiedy wykonawca zaangażowany został do pracy na statku wycieczkowym na całą podróż albo pracownik mający wykonać prace konserwacyjne, naprawcze lub inne obowiązki podczas podróży. W takich przypadkach, określenie będzie konieczne na podstawie Artykułu II ustęp 3, wspomnianego w odpowiedzi na pytanie.

Czy MLC, 2006 ma zastosowanie do kadetów ?

Przy założeniu, że kadeci wykonują pracę na statku, aczkolwiek w celach szkoleniowych, uznawani będą za „marynarzy” zgodnie z postanowieniami i zasadami wykazanymi w odpowiedzi na pytanie.

Do jakich statków zastosowanie ma MLC, 2006 ?

MLC, 2006 definiuje statek w Artykule II, ustęp (1)(i) jako „statek inny niż ten, który pływa wyłącznie na wodach śródlądowych, wodach osłoniętych lub na wodach do nich przyległych lub na obszarach, gdzie obowiązują przepisy portowe.” MLC, 2006 ma zastosowanie do tak zdefiniowanych statków niezależnie od tego czy są one własności publicznej czy prywatnej, które normalnie zaangażowane są do działalności komercyjnej, za wyjątkiem (patrz Artykuł II, ustęp 4) :

- statków wykorzystywanych do połowów lub podobnych czynności ;

- statków o tradycyjnej budowie takich jak „dhows” i dżonki;
- okrętów wojennych i jednostek pomocniczych marynarki wojennej.

MLC, 2006 uznaje (Artykuł II, ustęp 5), że mogą być sytuacje zaistnienia wątpliwości czy ma ona zastosowanie do konkretnej kategorii statków. W razie wątpliwości, właściwa władza krajowa musi odpowiedzieć na to pytanie po konsultacji z właściwymi organizacjami armatorów i marynarzy. Informacje na temat wszelkich określeń krajowych przekazywane muszą być Dyrektorowi Generalnemu MOP.

Kiedy statek uznawany jest za „zaangażowany normalnie w działalność komercyjną”?

MLC, 2006 nie zawiera definicji określenia wyrażenia „zaangażowany zwykle w działalność komercyjną”, zastosowanego w Artykule II, ustęp 4. Będzie to kwestia do oznaczania w dobrej wierze przez odnośny kraj, oraz podlegać zwykłej roli nadzorczej Komitetu Ekspertów w systemie nadzorczym MOP¹.

¹ Informacje na temat systemu nadzorczego MOP dostępne są na stronie internetowej MOP pod nagłówkiem „Labour standards”, oraz linkiem z podtytułem „Surevisory bodies and procedures” pod: www.ilo.org/normes.

W odpowiedzi na zapytania marynarzy – co dalej z wynagrodzeniami porzuconych marynarzy lub przetrzymywanych w niewoli?

Na 104 Sesji Komitetu Prawnego IMO, która odbyła się w dniach 26-28 kwiecień 2017 zajmowano się między innymi sprawami wynikającymi z porzucenia statków i marynarzy przez armatorów jak i monitorowania i rozwiązywania takich przypadków.

Komitet dyskutował o obowiązkach kraju bandery i portu w takich przypadkach i ponownie zalecił administracjom krajowym wprowadzenie przepisów mających zabezpieczyć prawnie marynarzy zgodnie z postanowieniami konwencji MLC 2006.

Komitet z zadowoleniem przyjął także informację o zorganizowaniu przez ITF warsztatów w Londynie (23 czerwiec), których głównym tematem będą zagadnienia związane z wcześniej przygotowanymi wytycznymi „prawa i uczciwe traktowanie marynarzy zaangażowanych w wypadki morskie”.

W związku z odnotowanymi przypadkami „porzucenia” marynarzy przez armatorów po porwaniu / uprowadzeniu statku lub załogi od kilku lat toczą się rozmowy na temat obowiązku kontynuowania zatrudnienia marynarza i wypłacania wynagrodzenia rodzinie za cały czas przebywania w niewoli. Różnorodne rozwiązania krajowe jak i podejście armatorów do tego problemu wymuszają rozwiązania na poziomie międzynarodowym czyli w przypadku marynarzy jest to konwencja MLC.

Komitet dyskutował na temat propozycji zaproszenia MOP w celu sprawdzenia możliwości dokonania zmian w MLC 2006 polegających na wprowadzeniu zapisów umożliwiających kontynuację marynarskich umów o pracę podczas oraz za czas przetrzymywania marynarza w niewoli.

Odnutowano także, iż grupa robocza MOP – STC (Trójstronny Komitet Międzynarodowej Organizacji Pracy) powołany w oparciu o MLC2006 zajmuje się już tym zagadnieniem i przedstawi swoje zalecenia na trzecim posiedzeniu STC planowanym na kwiecień 2018. T..L.

Stres – zabójczy czynnik

Stres i problemy psychiczne są powszechne ale często bardzo trudno o nich mówić. Często również, gdy sytuacja się komplikuje i narasta przygnębienie a nawet pojawiają się myśli samobójcze, nie wiadomo gdzie szukać pomocy. Redakcja „Biuletynu Marynarskiego ITF” z uwagą przygląda się temu tak istotnemu dla marynarzy zagadnieniu i stara się aby wszelkie możliwe wsparcie stało się dla nich dostępne.



Zdjęcie: Seafarer's Bulletin

Kluczowe znaczenie dla zdrowia psychicznego marynarzy to łatwiejszy dostęp do Internetu.

Szef Marynarskiego Funduszu Powierniczego (ITF Seafarers' Trust) Kimberly Karishoej stwierdził, że głównym zadaniem prowadzonego przez nich projektu jest pomoc marynarzom w zachowaniu zdrowia psychicznego i dobrego samopoczucia. Według niego szczególnie długie rejsy są czynnikiem zwiększającym ryzyko depresji a nawet samobójstw wśród marynarzy.

Jest bardzo trudno ocenić skalę tego problemu ponieważ trudno dotrzeć do wszystkich marynarzy a także dlatego, że depresje i samobójstwa są tematami, na które niechętnie się rozmawia. Przez lata przeprowadzono różne ankiety i badania a ich wyniki znacząco różnią się od siebie.

Na przykład z przeprowadzonej w 2015 roku przez ITF ankiety wynika, że sześcioro na stu i czterdziestu jeden na stu dwudziestu dwóch respondentów (w zależności od kraju) znało kolegów, którzy rozważali samobójstwo. Tymczasem raport Międzynarodowej Izby Pracowników Morskich – z tego samego roku – stwierdza, że większość pytanym była „zadowolona”, „szczęśliwa” i „bardzo szczęśliwa”.

Niektóre badania wykazują wysoki poziom stresu i niepokoję, z kolei inne mówią o dobrym stanie zdrowia i dobrym samopoczuciu. Podobne różnice istnieją także w przypadku badań dotyczących samobójstw i załamań nerwowych przeprowadzanych pod kątem zajmowanych na statku stanowisk – według jednych, od końca lat 70-tych do roku 2000 – prawie 90% samobójstw wystąpiło wśród załogi szeregowej i hotelowej, natomiast według innych badań najwyższy poziom stresu spotyka się wśród oficerów.

Te ogromne różnice w badaniach skłoniły ITF Seafarers' Trust do przeprowadzenia dogłębnej analizy kilku badań i ankiet aby sprawdzić czy można na ich podstawie dotrzeć do sedna sprawy. Badania te będą miały wpływ na funkcjonowanie i pracę Trustu w najbliższych latach.

Ich analizy wykazały, że do większości samobójstw wśród marynarzy dochodzi na dużych, dalekomorskich statkach – jeden z raportów stwierdza, że w latach 1976 – 2002 stanowiły one 87% zarejestrowanych przypadków.

Sugeruje to, że przebywanie w morzu przez kilka miesięcy, w izolacji od społeczeństwa i z dala od rodzin, może stanowić kluczowe zagrożenie dla dobrego samopoczucia i zdrowia psychicznego. Stąd też potrzeba łatwiejszego dostępu do internetu i łączności – czegoś nad czym ITF Seafarers' Trust już pracuje i ma własny projekt „mobile Wi-Fi”. Celem tego projektu jest poprawa łączności ze statkiem, zarówno w morzu, jak i w porcie.

ITF Seafarers' Trust wdraża program globalnej strategii, która ma promować poprawę zdrowia psychicznego, pomóc radzić sobie z izolacją społeczną, depresją i zapobiegać samobójstwom wśród marynarzy. Ma zapewnić nowoczesne promowanie zdrowia psychicznego nie tylko w oparciu o badania ale także o serwis, który ułatwi wprowadzenie zmian i rozpropaguje gotowość do podjęcia zdrowego stylu życia, zarówno podczas pracy na morzu, jak i w domu.

Program ten może pomóc w ograniczeniu negatywnego wpływu izolacji społecznej, zmniejszeniu stresu i zredukowaniu liczby samobójstw.

Oto niektóre problemy, w rozwiązywaniu których możesz potrzebować pomocy:

- Radzenie sobie z myślami samobójczymi i zapobieganie samobójstwu.
- Panowanie nad gniewem i radzenie sobie z nim.
- Nałogi.
- Lęk i depresja.
- Cierpienie.
- Izolacja społeczna.
- Problemy finansowe.
- Prześladowanie i molestowanie w miejscu pracy.

ITF Seafarers' Trust przygotował 10 wskazówek, które mogą być bardzo przydatne aby poprawić swoje samopoczucie.

1. W zdrowym ciele, zdrowy duch

Zwykliśmy myśleć, że nasze ciało i nasz umysł to dwa odrębne systemy. Zdrowe odżywianie czy chociażby stosowanie szybkich, 10-cio minutowych ćwiczeń, pozwala na uwolnienie endorfin, wzmocnienie organizmu i zwiększenie poziomu jego wytrzymałości.

2. Kontaktuj się z ludźmi

Przebywanie miesiącami na statku pozwala zbudować bliskie relacje ze współpracownikami. Ale to także czas, w którym wzrasta poczucie zamknięcia i klaustrofobii. Na szczęście nasza aplikacja Shoreleave (www.seafarerstrust.org/apps) pozwoli ci znaleźć wszelkie informacje na temat ośrodków marynarskich, gdzie będziesz mógł poznać nowych ludzi a także znajdziesz dostęp do Wi-Fi aby skontaktować się z domem.

3. Zrób coś dla innych

Jeśli chcesz poczuć się dobrze – rób dobrze ! Pomaganie kolegom jest dobre nie tylko dla nich ale również sprawia, że czujesz się szczęśliwszy i zdrowszy. Dawanie czegoś nie musi być trudne : może być bardzo proste – wystarczy dobre słowo, uśmiech czy przemyślany gest.

4. Ucz się nowych rzeczy

Uczenie się pomaga nam pozostawać ciekawymi świata i zaangażowanymi, zwiększa naszą pewność siebie i odporność. Dlaczego by nie uczyć się nowych języków poprzez aplikacje takie jak Duolingo na stronie www.duolingo.com lub skorzystać z darmowych źródeł jak np. ostatnio opublikowane przez Międzynarodową Organizację Morską marynarskie kursy dokształcające – na stronie <https://goo.gl/D7oyqc>.

5. Wyznacz sobie cele, które chcesz osiągnąć

Nie muszą to być żadne wielkie cele, może to być uzyskanie jakiejś docelowej wagi ciała, ukończenie modelu czy dzwonienie do domu. Praca na rzecz osiągnięcia celu może dać zadowolenie. Pomoże również skupić uwagę przynosząc poczucie spełnienia, gdy osiągniemy to, co zamierzaliśmy.

6. Korzystaj świadomie z życia

Piękny zachód słońca na morzu lub ciekawe miejsca zwiedzane podczas pobytu na lądzie... zwracaj uwagę na to co się dzieje w chwili obecnej i w pełni zdawaj sobie sprawę z tego, co cie otacza – co możesz zobaczyć, usłyszeć, dotknąć i spróbować.

7. Patrz na jasne strony życia

Życie jest pełne wzlotów i upadków ale staraj się zwracać uwagę na pozytywne odczucia – takie jak dumę z wykonywanej pracy, czy radość z dobrej książki – stwórz sobie swoistą „spiralę w górę”, która pomoże ci stworzyć własną odskocznnię i ucieczkę od problemów.

8. Odporność

Rzadko mamy wpływ na to, co się nam przydarza ale możemy, ogólnie rzecz biorąc, mieć wpływ na nasze własne podejście do tego co się dzieje. Wiedza to potęga i ważne jest aby być aktywnym. Podstawową rzeczą na morzu jest zrozumienie naszych własnych praw oraz poznanie wszelkich możliwości zaradzenia problemom. Sprawdź aplikacje dotyczące Międzynarodowych Praw Marynarzy na stronie www.seafarersrights.org.

9. Bądź pogodzony z samym sobą

Miesiące spędzone na statku, z dala od wsparcia rodziny i ciągle w tym samym środowisku mogą powodować utratę perspektywy i postrzegania własnej osobowości, dostrzegając jedynie niedoskonałości. Zaakceptuj fakt, że nikt nie jest doskonały. Odnosi się to także do Ciebie.

10. Bądź częścią czegoś większego

Badania naukowe dowodzą, że bycie częścią czegoś większego niż my sami powoduje, że czujemy się szczęśliwsi i zdrowsi. Mogą to być przekonania religijne czy inspiracje duchowe, aktywna działalność w związku zawodowym, zadowolenie, że praca, która wykonujemy przynosi korzyści czy chociażby ćwiczenia jogi.

Tłumaczenie: Barbara Kubach – Chęcińska, Seafarers Bulletin ITF 31/2017

ZANIM ZAOKRĘTUJESZ

Porady Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) w sprawie marynarskiej umowy o pracę na morzu (seaman's employment contract)

Najlepszą gwarancję prawidłowych warunków zatrudnienia na morzu zapewnia tylko podpisanie umowy o pracę sporządzonej zgodnie z układem zbiorowym pracy zatwierdzonym przez ITF. W przeciwnym razie, poniżej przedstawiamy listę kontrolną.

- Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
- Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
- Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą

przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.

- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
- Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
- Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionego wynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiegokolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
- Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
- Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
 - Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
 - Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
 - Utraty statku
 - Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
 - Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
- Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Tłumaczenie ze strony internetowej „ITF Seafarers”



Informacje z Międzyzakładowej Organizacji NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej

Polska Żegluga Bałtycka S.A. (PŻB S.A.), której jednostki pływają pod marką Polferries, zakupiła prom pasażersko-samochodowy. Będzie on eksploatowany pod nazwą Cracovia. Jak poinformował Polska Agencję Prasową (PAP) prezes PŻB S.A. – Piotr Redmerski, nowa jednostka będzie pływała od czerwca na linii Świnoujście-Ystad.

– W marcu zakupiliśmy prom, który był użytkowany przez armatora Port Bułgaria West na Morzu Czarnym – powiedział prezes PŻB S.A. Jak dodał, jednostka pod nazwą Drujba pływała między portem Burgas w Bułgarii i Batumi w Gruzji. Zdarzało się, że do linii dodawano rosyjski port Noworosyjsk.

– To bardzo młody prom, został wybudowany w 2002 r. Jednorazowo będzie mógł zabrać około 64 samochodów osobowych, 124 samochodów ciężarowych oraz 650 pasażerów i 55 osobową załogę – podkreślił.

Piotr Redmerski zaznaczył, że spełnia on wszystkie wymagania potrzebne do żeglugi.

Prezes PŻB S.A. powiedział, że obecnie prom wciąż pływa po Morzu Czarnym i zostanie przejęty przez polskiego armatora 16 maja 2017 roku. – Transport jednostki do jednej z polskich stoczni będzie trwał ok. 10 dni. Remont powinien trwać nie dłużej niż trzy tygodnie. Modyfikacji ulegnie część pasażerska. Planujemy pomalowanie dziobu podobnie jak

na Mazovii – dodał. PŻB S.A. zapowiada, że Cracovia będzie pływać na linii Świnoujście-Ystad od końca czerwca tego roku.

Prezes Redmerski pytany o powód zakupu nowej jednostki, odpowiedział, że „nowego tonażu domagał się klient”. – Linia Świnoujście-Ystad rośnie o 8-10 proc. rocznie pod względem rynku przewozów samochodami ciężarowymi. Dla nas oznacza to, że co 2 lata potrzebujemy nowego promu. Ostatnią jednostkę Mazovię wprowadziliśmy w 2015 r. – wyjaśnił.

– Cracovia będzie znaczącym wsparciem nowo budowanego promu w szczecińskiej stoczni Gryfia. Będzie on oddany dopiero za 3 lata. Przez ten czas musimy wygenerować środki, które uwiarygodnią naszą inwestycję. Banki, które udzielają nam kredytów, uznały to za niezbędne i konieczne – powiedział Piotr Redmerski. – Musimy również zająć strategiczną pozycję na linii Świnoujście-Ystad, aby móc zbudować rynek pod nowy prom – dodał.

Polska Żegluga Bałtycka S.A. obok nowej Cracovii ma w swojej flocie trzy promy pasażersko-samochodowe: m/f Wawel wybudowany w 1980 r., m/v Baltivię z 1981 r. oraz m/f Mazovię zbudowaną w 1996 r. Jednostki te pływają na trasach między portem w Gdańsku i szwedzką miejscowością Nynashamn, oraz Świnoujściem a szwedzkim portem Ystad.

Na podstawie informacji Polskiej Agencji Prasowej



Zdjęcie: NSZZ Solidarność PŻB

➤ Szanowni czytelnicy Biuletynu Morskiego - pragnę podzielić się z wami radosną wiadomością, nareszcie do Szczecińskiej Stoczni wraca życie .

Jak widać na zdjęciach w obecności najwyższych władz Rządu: Pana wicepremiera Morawieckiego ,ministra Marka Gróbarczyka oraz innych nie mniej znakomitych gości, dnia 23 czerwca br. odbyła się uroczystość położenia stępki pod pierwszy prom dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej .

Jest to znaczące wydarzenie nie tylko dla armatora którego wróżyono upadłość i na siłę chciano sprywatyzować ale dobra wiadomość dla całego środowiska morskiego i ludzi którzy sprzeciwiali się niszczenia gospodarki morskiej .



Przewodniczący NSZZ Solidarność PŻB Wojciech Sikora



Zdjęcie: NSZZ Solidarność PŻB



Zdjęcie: NSZZ Solidarność PŻB



Zdjęcie: NSZZ Solidarność PŻB

Prace projektowe promu realizuje biuro Westcon Design, a głównymi projektantami są Piotr Żelazek i Marek Nowak. Głównym konsultantem po stronie armatora jest Stanisław Domagała z biura NED-Project. W późniejszych etapach realizacji projektu przewidziany jest udział kilku renomowanych, polskich biur projektowych - dowiadujemy się z oficjalnej informacji z MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych.

Wszyscy trzej wymienieni projektanci statków znani są z pracy w biurze projektowym Stoczni Szczecińskiej, która zakończyła działalność w 2009 roku. Stanisław Domagała był głównym projektantem promów Piast i Patria, zamówionych przez PŻB, których budowa nie doszła do skutku przez wymuszone przez Komisję Europejską zamknięcie Stoczni Szczecińskiej Nowej.



Na zdjęcie:projekt budowanego promu

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych



Przypominamy, że zmieniony został numer telefonu do naszej Organizacji.

Nowy numer: 91 422 02 02

Biznes morski Holandia, Panama, Kongo, Miami i polscy marynarze

Postanowiliśmy opisać ciekawą historię, którą obecnie zajmuje się Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność. Holenderski armator – Pan Ruurd Hakvoort – znany w Polsce z wcześniejszych lat kiedy zatrudniał polskich marynarzy poprzez szczyńskie pośrednictwo pracy „Bałtyk i Oceany” podjął się nowego zadania.

Od kiedy pamiętamy, zawsze były problemy z dochodzeniem roszczeń powypadkowych od tego armatora. Pan Hakvoort podpisuje się na wielu dokumentach w imieniu różnych firm – najczęściej z krajów Afryki lub Panamy – ale w momencie gdy należy wypełnić zobowiązania kontraktowe to zakrywa się nazwami firm z krajów „trzeciego świata” i unika odpowiedzialności.

W pewnym momencie Pan Hakvoort zniknął z rynku żeglugowego. Bałtyk i Oceany zostało zamknięte ale na niedługo. Pojawiła się nowa firma – Avalon Maritime w Holandii, ponownie pod tym samym adresem co wcześniejsze holenderskie firmy Pana Hakvoorta i tutaj zaczynamy naszą opowieść.



Fot. Fregata Extremadura F-75. Revista Naval.

W 2006 roku hiszpańska marynarka wojenna odstawiła z eksploatacji jeden ze swoich okrętów wojennych – Extremadura F-75, 134m fregatę, budowę opartą o okręty amerykańskie klasy Knox.

Przyczyną wycofania był wybuch na statku w 2005 roku, w którym zginęli kapral i marynarz. Okręt był zacumowany przez 10 lat i każdy marynarz jest w stanie sobie wyobrazić w jakim był stanie po takim czasie.

Na wniosek OMK, Ministerstwo Obrony Narodowej uzyskało informacje, iż fregata została oficjalnie wyrejestrowana w roku 2014. W roku 2015 została wystawiona na aukcję i we wrześniu 2016 zakupiła ją firma Desguaces y grus Paris S.L., która zdecydowała się na zełmowanie statku. W tym celu należało go przeholować z Hiszpanii do Turcji i tutaj pojawia się Pan Ruurd Hakvoort z holownikiem KADOKA.

Holownik wcześniej podnosił banderę panamską i w momencie skierowania marynarza do pracy oraz w momencie podpisania kontraktu nadal na papierze widniała bandera panamska.



Fot. Marine Traffic

Marynarz został wysłany przez polskiego pośrednika do pracy w holenderskiej firmie Avalon Maritime na holowniku KADOKA, także pod banderą panamską. Z różnicą dwóch dni marynarzowi podsunięto właściwą umowę o pracę na holownik KADOKA nadal bandery panamskiej ale pracodawcą jest już firma z Panamy – P.O.Box a nie Avalon Maritime.

Pieczątką w książeczce żeglarskiej to mix: armator jako Avalon Maritime ale bandera już jest z Republiki Demokratycznej Kongo. Holownik rzeczywiście podnosi już banderę Kongo.

Z holownika KADOKA zostało oddelegowanych 3 polskich marynarzy do pracy na Extremadura F-75, w tym dwóch młodych marynarzy zdobywających dopiero doświadczenie na morzu (jedna osoba będąca jeszcze studentem AM w Szczecinie).

Ich zadaniem było przebywanie na statku przez blisko 30 dni przewidzianych na przeholowanie statku. Brak odpowiednich warunków mieszkalnych, woda w beczkach, toaleta na pokładzie z rurą za burtę ltd. Zadanie główne – sprawdzać czy statek nie nabiera wody – ale obchody je-

dyńie w dzień bo w nocy jest ciemno, a oświetlenia brak. Na holowanym statku nic nie działa.

Niedługo po wyjściu zespołu holowniczego w morze, jeden z marynarzy wypadł za burtę – wszystko przerdziało, w nocy nic nie widać.

Spędził w Morzu Śródziemnym blisko 16 godzin – od około 22 do około 14 dnia następnego, gdy inny statek go zauważył i podjął z morza. Po kilku kolejnych dniach marynarz powrócił szczęśliwie do kraju.

Słyszając pełną historię i przeglądając zdjęcia trudno było uwierzyć w to, co słyszeliśmy. Po tym wszystkim Pan Hakvoort – osobiście był w kontakcie z marynarzem lecz z nieznanymi przyczyn nie poczuwał się do wypełnienia postanowień kontraktu, pokrycia świadczeń chorobowych itd. Po dokładnym sprawdzeniu kontraktu okazało się że pensje przedstawione w umowie o pracę także były zaniżone.

Nie mogliśmy uwierzyć jak w taki sposób pozwolono na przebywanie marynarzy na holowanym statku, w takich warunkach.

Zaczęliśmy od próby odnalezienia instytucji, która nadzorowała całą operację. Wszystkie ślady doprowadziły nas do „VG Register of Shipping”.

Ta firma formalnie wystąpiła jako instytucja klasyfikacyjna. Sprawdziliśmy z uznanymi klasyfikatorami – nikt nigdy nie słyszał o takiej instytucji. Użyliśmy lokalnych kontaktów na Florydzie – także nikt nie słyszał o VR Register of Shipping. W internecie można odnaleźć jedynie adres pocztowy.



Fot. Google – VR Register of Shipping – gdzieś w magazynach na obrzeżach Miami.

Skontaktowaliśmy się ze środowiskiem morskim doświadczonym w usługach holowniczych na morzu. Uzyskaliśmy informacje, iż w tego typu operacjach, marynarze nie powinni przebywać na jednostce holowanej. Jeżeli sytuacja i pogoda na to pozwalają to z holownika powinna być opuszczona łódź ratownicza, część załogi może być przetransportowana na statek holowany, inspekcja i powrót na holownik.

Ponieważ nie udało się skontaktować nam z klasyfikatorem w celu uzyskania uzgodnionych warunków na operacje holowania z ciekawości spróbowaliśmy odnaleźć namiary na administrację morską Republiki Demokratycznej Kongo.



Jak czytelnik może się spodziewać nie udało nam się zadać pytania – brak danych kontaktowych poza adresem e-mail z którego dostaliśmy zwrot.

Pomocną okazała się ponownie administracja portu Ferrol według której plan przeholowania byłego okrętu marynarki wojennej nie obejmował obecności załogi na F-75.

Sprawę kontynuujemy, zastanawiając się jak mogło dojść do takiej sytuacji.

Potwierdza to jednak teorię, iż shipping międzynarodowy jest zupełnie oderwany od rzeczywistości na lądzie i rządzi się swoimi prawami.

Są osoby, które zrobią wszystko aby zarobić na morzu. Używają P.O. Box, fikcyjnych firm, krajów trzeciego świata i podstawionych osób. Okazuje się, iż w gąszczu spółek, powiązań i braku właściwego nadzoru jest to nadal możliwe.

W chwili obecnej według naszych wiadomości firma Avalon Maritime / RuurdHakvoort operują następującymi statkami:

- KADOKA IMO# 7312402
- BALTIMORE IMO# 8121393
- WORLD TUG 1 IMO# 7000724
- ACYLON IMO# 8104228

Tymoteusz Listewnik

Uwaga na kolejnego oszusta proponującego zatrudnienie!!!!

Uwaga - kolejny oszust w natarciu. Carol O'Brien z Abraxas Petroleum Corporation z Teksasu przesłał do marynarza z naszej Organizacji poniższy e-mail:

Dear Applicant,
Ref: Jk:USA:306-4948

With regards to our global recruitment exercise going on, your Resume/Cv and profile has been reviewed and sent to us by our recruitment coordinator from a job site (maritime-union.com) Due to global time difference and engage-

ments, we are unable to conduct our normal telephone interview. We have resolved to Online Questionnaire/Application interview form to facility the employment procedures. You are expected to complete the form and submit on or before (4) Four working days from today. You are advised to adhere to this instruction to avoid termination of the employment offer as a result of delay.

The input to the Questionnaire/Application form sent to you, will be used to ascertain your eligibility for your applied position in our company. Therefore, you are required to answer the questions carefully, and return to us via email as attachment.

Best Regards..

Carol O'Brien. | Human Resources Coordinator And Department Head. Abraxas Petroleum Corporation | Operational & Infrastructure Control, Construction, Installation and Commissioning.

HR Main Phone: +12104297242, Operations Fax: 210.490.6837

Private Email: CarolOBrien991@yandex.com,

Website: www.abraxaspetroleum.com Contact Address: Abraxas Petroleum Corporation 18803 Meisner Drive ,San Antonio, Texas 78258 USA. Po sprawdzeniu, okazało się że oszust działa w ten sposób już od 2011 r. i są liczne informacje w sieci na międzynarodowych stronach internetowych ostrzegające przed tym oszustem.

■ Marynarze z OMK mają taniej

Przypominamy, że marynarze należący do Organizacji Marynarzy Kontraktowych mogą na podstawie legitymacji członkowskiej skorzystać z atrakcyjnej oferty rabatowej obejmującej między innymi szkolenie zawodowe, uszycie munduru, dojazdu na lotniska, wypoczynku, ubezpieczenia samochodu i domu, usług prawnych, usług architektonicznych. Szczegóły na naszej stronie internetowej, w zakładce: marynarze mają taniej.

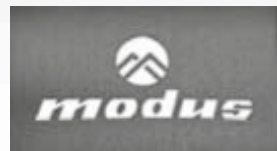
Poniżej informacje o firmach, z którymi współpracujemy:

Ośrodek Szkolenia Ratownictwa Morskiego w Szczecinie



70-500 Szczecin, Wały Chrobrego 1-2
tel: (091) 48 09 400
<http://osrm.am.szczecin.pl/>

rabat: 5%



Rabat 5 % na uszycie munduru i inne usługi dla marynarzy należących do OMK.

Przedsiębiorstwo MODUS S.A. jest już od ponad 70 lat producentem wysokiej jakości mundurów. Wykonuje mundury na bazie wysokiej jakości materiałów, mając na uwadze ich przeznaczenie. Wykonuje mundury zarówno z tkanin letnich jak i zimowych. Szyje kompletne umundurowanie oraz pojedyncze bluzy, czapki, spodnie i spódnice. Mundur można zamówić zdalnie. www.modus.com.pl



10 % zniżki w PZU na ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne.

Szczegóły i kwestionariusze w Strefie Członków Związku na stronie internetowej [omk www.omk.org.pl](http://omk.org.pl)
Szukaj: Ubezpieczenia dla marynarzy



Follow me!

70-035 Szczecin, Kolumbia 1
tel: (091) 485 04 22
<http://www.interglobus.pl>

rabat: **przewozy liniowe 15%** (wszystkie poza BerlinTegel)
przewozy indywidualne 5% (wszystkie)
Aby dokonać rezerwacji, prosimy o kontakt j/n:
e-mail : rezerwacje@interglobus.pl
Tel. 91 425 27 92

Poza godzinami pracy, w przypadku pilnych rezerwacji lub w sytuacjach awaryjnych prosimy o kontakt telefoniczny na numer: Tel. +48 503 188 312

ALFIDA

Pracujesz u armatora niemieckiego pod niemiecką banderą ?



Marynarze z OMK mają rabat 10% na sporządzenie rocznych deklaracji podatku dochodowego w niemieckim biurze ALFIDA.

Siedziba główna w Hamburgu i punkt konsultacyjny tuż przy granicy polsko – niemieckim w Ramin (gmina Löcknitz-Penkun w powiecie Vorpommern-Greifswald). Biuro zapewnia obsługę w języku polskim. Przy kontakcie należy powołać się na Organizację Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność. Kontakt jest weryfikowany z naszym biurem. Dane kontaktowe:

<http://www.alfida.de> admin@alfida.de kkasztelan@alfida.de
de Ramin
(punkt konsultacyjny Alfida Oriens
SteuerberatungsgesellschaftG mbH) Linken 2 17321 Ramin
OT Linken (DE, PL, EN): +49 39 75 45 17 425 Hamburg
Von-Essen-Straße 50 22081 Hamburg (DE, EN): +49 40 29 80
13 0 (RUS, PL): +49 40 29 80 13 28



Przewozy na lotniska

70-470 Szczecin, al. Wojska Polskiego 11,
tel. 501 527 526
office@getride.pl www.getride.pl
Rabat: 5%



Hotel GROMADA w Busko Zdroju

Busko-Zdrój to jedna z najchętniej odwiedzanych miejscowości uzdrowskich w Polsce, nie tylko ze względu na walory lecznicze wód siarczkowych, ale także ze względu na malowniczość położenia samego miasta, atrakcyjność zachowanej architektury uzdrowskiej oraz życzliwą gościnność mieszkańców. Skutecznie leczone są u nas schorzenia: reumatyczne, neurologiczne, ortopedyczne, pourazowe, układu krążenia, skórne, cywilizacyjne. **Hotel*** Gromada ma przepiękne położenie przy zabytkowym Parku Zdrojowym.** Na naszych Gości czeka 50 komfortowych pokoi wyposażonych w eleganckie i wygodne meble, telewizor, telefon, czajnik, dostęp do WI- FI na terenie całego hotelu. Część pokoi posiada balkon. Obiekt posiada ułatwienia pozwalające pobyt osób niepełnosprawnych (windy i podjazd), bezpłatny parking.

ul. Waryńskiego 10, 28-100 Busko Zdrój
tel: 41/3783001
buskohotel@gromada.pl <http://www.gromada.pl>

Oferty z rabatem do pobrania z naszej strony internetowej



<http://www.interferie.pl/>

INTERFERIE to działająca od 20 lat największa na Dolnym Śląsku sieć ośrodków wypoczynkowych i hoteli, które zlokalizowane są nad Morzem Bałtyckim i w Sudetach. W zasobach Grupy INTERFERIE znajduje się ponad 2.100 miejsc noclegowych w najatrakcyjniejszych polskich kurortach. Grupa INTERFERIE obejmuje obiekty należące do INTERFERIE S.A., położone w Świnoujściu, Kołobrzegu, Ustroniu Morskim, Dąbkach, Świeradowie-Zdroju i Szklarskiej Porębie, a także czterogwiazdkowy, komfortowy hotel w Świnoujściu, należący do INTERFERIE Medical SPA Sp. z o.o. Oferty przygotowywane są specjalnie dla marynarzy z OMK, w razie chęci skorzystania z oferty, KONIECZNE JEST wydrukowanie oferty, która Państwa interesuje i z tą ofertą udanie się do recepcji danego ośrodka wypoczynkowego.

Oferty z rabatem do pobrania z naszej strony internetowej

**Arte
Architektura i Projektowanie Wnetrz**

Ewa Krupa
Ul. Rybacka 10c, 74-100 Gryfino
Rabat 15 %

**Radca Prawny
Katarzyna Borzęcka**

70-743 Szczecin
Floriana Szarego 6/8 tel: 790-200-308
rabat: 20%

P.H.U. Global Plast

71-604 Szczecin Szarotki 18,
tel: (091) 489 06 11 rabat: 16%

BT STYL, Bogdan Tymofijewicz

70-772 Szczecin, ul. Bagienna 6,
tel: 91 454-09-99; tel: 791 370 361
www.dobreoknaszczecin.pl
info@btstyl.pl rabat: 8%

Squash Zone Club

70-342 Szczecin, Bohatrów Warszawy 40
tel: 91 434 77 23
biuro@squashzoneclub.pl www.squashzoneclub.pl
rabat: 5%

System ubezpieczeń NNW działający 24 h na dobę dla marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych przedłużony o kolejny rok.

Informujemy, iż Komisja OMK podjęła decyzję o przedłużeniu o kolejny rok umowy ubezpieczenia PZU, którym objęci są wszyscy marynarze, którzy należą do OMK.

OMK wykupiła 3 pakiety:

- brązowy – objęci są nim wszyscy marynarze należący do OMK bez względu na staż przynależności,
- pakiet srebrny obejmuje wszystkich marynarzy należących do OMK powyżej 5 lat
- pakiet złoty, który dedykowany jest dla marynarzy z 10 letnim stażem.

Osoby zainteresowane bliższymi informacjami zapraszamy do odwiedzenia naszej strony internetowej i zakładki - Marynarze mają Taniej - ubezpieczenia NNW I ub prosimy o kontakt z naszym biurem.

Wiele nowych miejsc pracy dla młodych ludzi w Szczecinie ?!

Nasza Organizacja od dłuższego czasu podejmuje konkretne działania na rzecz rozwiązania pojawiającego się problemu braku zatrudnienia marynarzy z poziomu pomocniczego,

Oprócz kłopotów z zatrudnieniem marynarzy w wieku 50 + (o których pisaliśmy wielokrotnie na łamach BM), odnotowujemy przypadki poszukiwania pracy przez młodszych marynarzy.

Nie ułatwia tego stanu rzeczy fakt utraty zatrudnienia marynarzy, który ma związek z kryzysem w obszarze offshore,

Na stronie internetowej Radia Szczecin w dniu 05 kwietnia przeczytaliśmy informację, dotyczącą debaty, która odbyła się w hotelu Radisson Blu w Szczecinie. Ponad dwustu przedstawicieli firm z całego regionu, debatowało o tym co zrobić, żeby zatrzymać młodych ludzi w Szczecinie.

Przeczytaliśmy między innymi treść wypowiedzi wiceprezesa Bulk Cargo Wojciecha Pysiaka.

Zatrudniamy tysiąc osób, ciągle poszukujemy młodych i nowych pracowników - mamy ciekawą pracę, niepowtarzalną, codziennie coś innego. Wspaniałe urzędnienia.

Potrzebujemy młodych ludzi do ich obsługi i pracy w porcie - mówi Pysiak.

Z uwagi na fakt, że jesteśmy mocno zainteresowani zbieraniem informacji o nowych miejscach pracy oraz przekazywaniem tej wiedzy młodym marynarzom, którzy chcą zmienić zatrudnienie na morzu na pracę na lądzie i chcą pozostać w obszarze gospodarki morskiej, rozpoczęliśmy poszukiwania wspomnianych ofert pracy na wszystkich dostępnych portalach z ofertami pracy, na stronie internetowej Bulk Cargo oraz w Powiatowym Urzędzie pracy w Szczecinie.

Niestety, ze zdziwieniem stwierdziliśmy zupełny brak informacji.

Postanowiliśmy przekazać nasze ustalenia do redaktora Radia Szczecin.

Treść e-maila poniżej:

Dzień dobry

Z uwagi na bardzo ciekawą informację, jaką Pan umieścił na stronie internetowej Radia Szczecin w dniu 05/04 br. o spotkaniu ponad dwustu przedstawicieli firm z całego Regionu (w tym przedstawiciela Bulk Cargo Port Szczecin), którzy debatowali o tym, co należy robić, aby zatrzymać młodych ludzi w Szczecinie

<http://radioszczecin.pl/1,352111,wiele-miejsc-pracy-dla-młodych-ludzi-w-szczecini>,

chcielibyśmy Panu przekazać nasze ustalenia do dowolnego wykorzystania.

Jesteśmy żywo zainteresowani tematyką zatrudnienia w branży morskiej, ponieważ jesteśmy organizacją związkową do której należą marynarze, którzy mają obecnie problem z zatrudnieniem. Rozpatrujemy możliwość realnej pomocy w postaci dofinansowania zmiany kwalifikacji zawodowych i dostosowanie naszej oferty pomocowej do realnych możliwości zatrudnienia, dlatego każdą uzyskaną informację, która może pomóc w rozwiązaniu problemów z zatrudnieniem, traktujemy bardzo poważnie.

Z uwagi na wypowiedź na wspomnianej debacie Wiceprezesa Bulk Cargo Pana Wojciecha Pysiaka – cyt „ Zatrudniamy tysiąc osób, ciągle poszukujemy młodych i nowych pracowników - ... Mamy ciekawą pracę, niepowtarzalną, codziennie coś innego. Wspaniałe urzędnienia. Potrzebujemy młodych ludzi do ich obsługi i pracy w porcie”

– postanowiliśmy uzyskać informacje, jakie stanowiska pracy są oferowane przez tego pracodawcę.

Przeszukaliśmy dostępne w sieci portale pracy, niestety nie znaleźliśmy żadnego ogłoszenia dot. oferowanej przez Bulk Cargo pracy., przeszukaliśmy również stronę internetową PUP, również bez rezultatu.

W związku z powyższym zwróciliśmy się do Urzędu Pracy o udzielenie informacji, czy wspomniany pracodawca przekazał do Urzędu Pracy oferty pracy. W dniu dzisiejszym otrzymaliśmy odpowiedź, którą przesyłam w załączniku – cyt:

„Dzień dobry. W odpowiedzi na zapytanie informuje, że Spółka Bulk Cargo Port Szczecin w okresie ostatniego roku nie składała ofert pracy.

Z poważaniem

Edyta Ślęzak

Doradca Klienta

Powiatowy Urząd Pracy w Szczecinie

ul. Mickiewicza 39, Szczecin,

tel. 914254941”

Z uwagi na powyższe, nasuwa się pewna refleksja i odpowiedź zastosowania prostszych rozwiązań niż debata, ... może po prostu pójść przetartym szlakiem i umieszczać ogłoszenia o pracę, aby młodzi szczecinianie mogli się o nich w realny sposób dowiedzieć?

Redaktor odpisał – „ dziękuję za informację”

Komentarz zbędny.

B.S.

Kolejne Rodzinne Marynarskie Grillowanie z OMK. Otwarcie sezonu

W dniu 02 czerwca po raz kolejny marynarze należący do Organizacji Marynarzy Kontraktowych uczestniczyli w spotkaniu zorganizowanym przez OMK.

Marynarze wspólnie z rodzinami, przy grillu i licznych atrakcjach dla dzieci zorganizowanych z okazji Dnia Dziecka wymieniali się doświadczeniami, informacjami o marynarskim rynku pracy. Spotkanie było też okazją do zintegrowania naszego środowiskach i nawiązania nowych znajomości.



Zdjęcia: OMK



**Z głębokim żalem żegnamy
kpt. ż. w.**

Marcina Zielińskiego

marynarza należącego do OMK

*Odszedł przyjaciel, mąż, ojciec,
człowiek wielkiego serca
na którego zawsze można było liczyć.
Spokój jego duszy.*

Serdeczne wyrazy współczucia
rodzinie i przyjaciołom
składają Koledzy i Koleżanki
z Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Historia

Bandera polska część IV

Poniżej przedstawiamy kontynuację naszego cyklu opowiadającego o historii polskiej floty w latach 1918-1921.

PRAWODAWSTWO MORSKIE

Ustawy i wnioski przyjęte przez Sejm w dniu 10 lutego 1920 r. stanowiły dopiero początek prawodawstwa w dziedzinie marynarki polskiej, były one impulsem dla społeczeństwa i dla Rządu.

Celem skupienia rozproszonych wysiłków społeczeństwa w jednym miejscu, Sejm ustawą z dnia 26 marca 1920 r. powołuje do życia „Komitet Floty Narodowej”.

Komitet ma na celu:

1. Utworzenie ze składanych dobrowolnie ofiar funduszu narodowego na cele morskie,
2. Zarząd oraz dysponowanie powyższym funduszem z uwzględnieniem woli ofiarodawców.

Działalność w znacznym stopniu przyczyniła się do rozpowszechnienia idei floty polskiej.

W dniu 03 lutego 1920 r. Rada Ministrów przyjęła wniosek o rozdzielenie marynarki wojennej i handlowej.

Dalszym krokiem była ustawa sejmowa z dnia 28 maja 1920 r. o polskich morskich statkach handlowych.

Według art.1 te same ustawy:

„za polskie statki handlowe morskie uznaje się statki uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność Państwa, obywateli polskich oraz osób prawnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej i w których:

- Wszystkie akcje są imienne
- Udział obcokrajowców nie przewyższa 40%
- Do każdej z władz obcokrajowcy nie wchodzi w stosunku przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym
- Główny kierownik jest obywatelem polskim

Według § 6 te same ustawy, polskie statki handlowe są obowiązane między innymi do:

1. Podnoszenia na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery polskiej
2. Do utrzymywania na statkach załogi polskiej oraz do używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwa statku języka polskiego

W maju 1920 r. powstaje Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie jako morska władza drugiej instancji, a w grudniu 1920 r. powstaje Dowództwo Wybrzeża Morskiego z siedzibą w Pucku.

W styczniu 1921 r. wydane zostaje rozporządzenie Ministra dla byłej Dzielnicy Pruskiej w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich.

W powyższych ramach zamknąć można polskie prawodawstwo morskie nie licząc szeregu rozporządzeń dotyczącej technicznej strony marynarki polskiej.

Z inicjatywy admirała Porębskiego powstaje Towarzystwo dla rejestracji i klasyfikacji statków handlowych na wzór podobnych towarzystw istniejących w Anglii, USA, Francji, Niemczech.

Departament Spraw Morskich nawiązał stosunki z towarzystwem „Lloyd’s Register of Shipping”, które zgodzi-

ło się na propozycję kooperacji z Polskim Towarzystwem dla Rejestracji i Klasyfikacji Statków Morskich.

PORT W GDYNI.

Ustawa z dnia 10 lutego 1920 r. polecała Rządowi budowę własnego portu morskiego.

Ponieważ Gdańsk znajdował się pod wpływem czynników dla Polski wrogich i niechętnych pomimo zawartej w dniu 09 listopada 1920 r. konwencji pomiędzy Polską a Gdańskiem, podjęto decyzję o budowie portu w Gdyni.

Według projektu ogólna powierzchnia gruntów potrzebnych na budowę portu wynosiła 700 ha, z czego 162 ha stanowiło płaszczyznę wodną.

Zdolność przewozowa obliczona jest na 6 mln. ton. Dla porównania - poniżej cyfry ogólnego przewozu w innych portach w latach 1900-1907:

Hamburg: 21 mln ton; Antwerpia: 10 mln ton; Rotterdam: 9 mln ton; Genua: 5 mln ton; Gdańsk: 2mln. ton.

Składy portowe stanowiły 300 000 ton.

Równocześnie Ministerstwo Kolei Żelaznych wykonuje budowę linii Kokoski – Gdynia, powstaje więc możliwość komunikowania się Gdyni z resztą kraju z zupełnym pominięciem Gdańska.

FLOTA HANDLOWA MORSKA

W 1920 roku pod polską flagą znajdowały się cztery morskie statki handlowe – „Polonia”, „Mazovia”, „Kraków”, „Polbał” o ogólnej pojemności 3.900 ton.

W roku 1921 liczba statków pod polską banderą wzrosła do ośmiu, przybyły statki: „Margot”, „Lwów”, „Rewa”, „Albatros”.

Tonaż posiadanej floty powiększył się prawie czterokrotnie do 15 000 ton

SZKOŁY MORSKIE

Rozwój polskiej marynarki morskiej wymagał doświadczonej kadry morskiej. W tym celu założono w grudniu 1920 roku w Tczewie Szkołę Morską, oprócz tego założono Szkołę specjalistów i organizowano tymczasowe kursy instruktorskie dla oficerów marynarki w Toruniu.


Na zakończenie, poniżej przytoczę słowa współautora publikacji-Jerzego Lewandowskiego na podstawie którego powstało niniejsze przypomnienie historii bandery polskiej:



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

KUTA W PACANOWIE CHŁODZIARKA	OWOC JEDNEJ Z PALM	15	KRÓLOWA KWIATÓW WRZĄTEK	WYNALAZŁ MASZYNĘ PAROWĄ TAFLA LODU	BITKA KARCIANA	WYDOBYWA SIĘ Z WULKANU	STOLICA NIKARAGUI WYRAZ TWARZY	POWSTAJE W WYNIKU DZIAŁANIA KWASU NA ALKOHOŁ			
		32			STAROŻYTNE PAŃSTWO NA BLISKIM WSCHODZIE	12					
SPŁATANIE FIGLA					4			14			
				22	Z KAPITANA NA MAJORA		33	8			
HAZARDOWA GRA W KARTY	CUKIER RAFINOWANY	35	ZGINĄŁ W KATASTROFIE LOTNICZEJ NA GIBRALTARZE				19				
SZKIC, STRESZCZENIE							KAMIEŃ JUBILERSKI	POTRZEBNA, GDY NIE MA SCHODÓW			
								6			
								21			
GRANICZY Z MAURETANIĄ DO PRZESIEWANIA	11	MIASTO W PÓŁNOCNO-ZACHODNICH WŁOSZECH	9				CZEŚĆ SKŁADOWA TAŚMY FILMOWEJ	DYWAN DO DEKORACJI ŚCIAN I PODŁÓG	3	ZUCH, CHWAT	
	24		20	29	PODPORA MOSTU	36	KOLEJOWY Z SZYNAMI NA GÓRZE	ANGIELSKI FILOZOF DOBY ODRODZENIA	23	BOHATER BAŚNI "KRÓLOWA ŚNIEGU"	7,18
DAWNY BIEGĄCZ FIŃSKI							LIKIER O SMAKU ORZECHA KOKOSOWEGO				2
MAŻ SAWY											
	30				GRANICZY Z WIETNAMEM		10	26		RYBA ŻYJĄCA W MULISTYCH STAWACH	
SKLEJKA											
SZANOWNA NA KOPERCIE	13				28						17,31
	5				CZEPIA SIĘ PSIEGO OGONA	27		1,34	25	SIAŁA BABA	16

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	30	31	32	33	34	35	36
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

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 31/08/2017 r.

Można wygrać koszulkę, długopis 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

APEL DO WSZYSTKICH MARYNARZY

Czy proszono Cię o mocowanie i zabezpieczenie kontenerów w portach?

Otrzymujemy raporty, które stwierdzają, że dzieje się tak coraz częściej, gdyż armatorzy chcą przyspieszyć operacje portowe lub po prostu zaoszczędzić pieniądze nie zatrudniając wykwalifikowanych do tej pracy pracowników portowych.

Marynarze za tą pracę nie dostają nic lub bardzo niewiele.

W końcowym efekcie praca ta powoduje także stres i zmęczenie wynikające z długich godzin pracy oraz napiętego planu żeglugi.

Nie pozostawia im czasu na wyjście na ląd aby odpocząć czy skontaktować się z przyjaciółmi i rodzinami w domu

Marynarze często ulegają wypadkom lub wręcz giną ponieważ nie są właściwie przygotowani do wykonywania prac przeładunkowych, o których wykonanie jednak się ich prosi.

To bardzo niebezpieczna praca. Dlatego też w Artykule 3 ITF CBA (Układ Zbiorowy Pracy ITF) wyraźnie zapisano: „ prace ładunkowe i rozładunkowe należą do dokerów i załoga nie będzie nakłaniana do wykonywania prac przeładunkowych bez uprzedniej zgody zainteresowanego związku zawodowego”.

Uważamy, że każdy statek powinien być objęty układem ITF.

Jeżeli Twój armator, kapitan czy oficer poprosi Cię o omocowanie lub rozmocowywanie kontenerów w porcie - a nie będą mieli pisemnego zezwolenia na dokonanie takich prac od lokalnego związku zawodowego dokerów łamią tym samym ten Układ Zbiorowy Pracy ITF.

Jeśli to się zdarzy - daj nam znać przesyłając maila, w którym poinformujesz nas co się dzieje, podając nazwę statku oraz lokalizację na adres:

ReclaimLashing@itf.org.uk

Wszelkie powyższe informacje zachowamy w tajemnicy, będą one znane tylko ITF i nie powiadomimy o nich twójemu pracodawcy!

Odmawiając wykonywania prac przeładunkowych w portach na statkach pokrytych układami zbiorowymi pracy ITF - dbasz o swoje bezpieczeństwo i wspierasz swoich kolegów i koleżanki w portach !

www.ReclaimLashing.org

