



Biuletyn Morski



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR 4 (86) PAŹDZIERNIK - GRUDZIEŃ 2017

ISSN 1426-1006

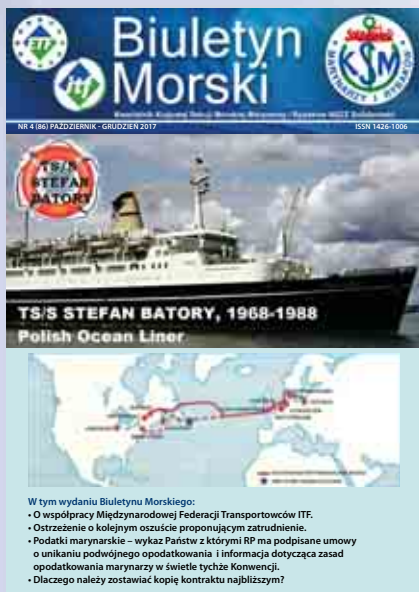


TS/S STEFAN BATORY, 1968-1988 Polish Ocean Liner



W tym wydaniu Biuletynu Morskiego:

- O współpracy Międzynarodowej Federacji Transportowców ITF.
- Ostrzeżenie o kolejnym oszuście proponującym zatrudnienie.
- Podatki marynarskie – wykaz Państw z którymi RP ma podpisane umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania i informacja dotycząca zasad opodatkowania marynarzy w świetle tychże Konwencji.
- Dlaczego należy zostawiać kopię kontraktu najbliższemu?



Od Redakcji

Właśnie witamy zupełnie Nowe 12. Miesiące 2018 r.

Z okazji tego nowego otwarcia 2018 r. Redakcja Biuletynu Morskiego składa życzenia

**12 miesięcy zdrowia,
53 tygodni szczęścia,
8760 godzin wytrwałości,
525600 minut pogody ducha
i 31536000 sekund bezpiecznych wód i szczęśliwych lądów.**



Na okładce publikujemy zdjęcie ostatniego polskiego transatlantyku TSS „Stefan Batory”.

Gdyby opisać życiorys Stefana, brzmiałby w skrócie tak: TSS Stefan Batory „urodził” się i dzieciństwo spędził w Holandii, po osiągnięciu dojrzałości przyплыł do Polski, podróżował po całym świecie, oddał życie w Turcji.

Był jednym z najbardziej rozpoznawalnych statków w historii polskiej marynarki handlowej.

Zanim stał się Stefanem Batorym, nosił nazwę Maasdam. Stępkę pod budowę statku położono 19 grudnia 1950 r. w Stoczni Schiedam w Holandii. Przekazany został do eksploatacji 11 lipca 1952 r. jako czwarty transatlantyk armatora NASM/HAL z Holandii.

W 1968 r. został zakupiony przez Polskie Linie Oceaniczne, aby zastąpić legendarnego MS Batory, który miał już swoje lata.

Opowieść głosi, że kiedy odnowiony „Stefan Batory” po raz pierwszy wpłynął do portu w Rotterdamie, wzbudził szczerzy zachwyt niedawnych właścicieli, że ci natychmiast wyrazili chęć odkupienia odnowionego „Maasdam” z egzotycznie brzmiącą polską nazwą.

TSS Stefan Batory pływał głównie do portów w Kanadzie i USA. Podróżowali nim często polscy emigranci, którzy kilka dekad wcześniej popłynęli do Ameryki.

W latach siedemdziesiątych po częściowym otworzeniu się Polski na świat emigranci płynęli do ojczyzny odwiedzić rodziny, których często nie widzieli kilkadziesiąt lat.

Także rodziny z Polski mogły odwiedzić bliskich i zobaczyć z bliska mityczny Zachód.

Opuszczenie polskiej bandery na TSS Stefan Batory nastąpiło 6 kwietnia 1988 r.

W latach 1990-1992 został okrętem mieszkalnym dla szukających azylu uchodźców w szwedzkim porcie Gothenberg.

22 marca 2000, przeholowano "STEFANA" do Tureckiej Stoczni Złomowej w Aliaga, gdzie został poddany złomowaniu trwającemu 6 miesięcy.

Ponadto w Biuletynie polecamy:

- Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków, gdzie kolejny raz przypominamy o afiliacji Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków w ITF i o zakresie Jej działalności.
- Publikujemy Raport Międzynarodowego Biura Morskiego w sprawie ataków pirackich,
- Z cyklu porad dla marynarzy: kontynuacja porad psychologicznych dla marynarzy i ich rodzin opracowanych specjalnie dla czytelników Biuletynu Morskiego, tym razem tematem jest zmęczenie fizyczne i emocjonalne.
- Ponadto o całodobowej centrali SeafarerHelp, działającej w ramach ISWAN*, zaprojektowanej w celu świadczenia bezpłatnych i poufnych usług dla marynarzy i ich rodzin wymagających wsparcia lub pomocy.
- Również przypominamy o konieczności zapoznania się z warunkami zatrudnienia przed podpisaniem marynarskiej umowy o pracę,
- Kontynuujemy cykl opisujący dramatyczne losy polskich oficerów Marynarki Wojennej po 1945 r.

Zachęcamy również do rozwiązywania hasła krzyżówki, które stanowi myśl Alberta Einsteina.

Rozwiązanie prosimy nadsyłać do końca lutego 2018 r. wraz z podaniem adresu korespondencyjnego, na który wyślemy nagrody po prawidłowym odgadnięciu hasła krzyżówki.

Redakcja Biuletynu Morskiego

SPIS TREŚCI

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność ...3

Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców6

Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców10

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców16

Porady i informacje dla marynarzy17

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych.....27

Historia.....33

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

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

Numer zamknięto 19 grudnia 2017 r.

Zdjęcia na okładce:

Strona internetowa

www.stefanbatoryoceanliner.weebly.com/

Dzięki uprzejmości autora strony,
Pana Petera Gajda Toronto, Kanada

Bardzo dziękujemy i gratulujemy posiadanej pasji historycznej.

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

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



Morscy profesjonaliści pracujący na międzynarodowym rynku żeglugowym w warunkach silnej konkurencji, potrzebują ochrony i wsparcia najwyższej klasy.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zabezpiecza to wszystko i o wiele więcej!

Jeżeli masz złe skojarzenia ze związkami zawodowymi w Polsce - zapomnij o tym! Tutaj jest zupełnie inaczej. Przekonasz się o tym bardzo szybko.

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

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” negocjuje z armatorami krajowymi i zagranicznymi płace i warunki pracy, które odpowiadają wykształceniu i kwalifikacjom oficerów i marynarzy, których reprezentujemy.

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

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

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

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

Jest dla nas bardzo istotne, aby członek związku wiedział więcej. Pełne członkostwo daje dostęp do informacji o armatorach i statkach. Będziesz wiedział, czego można

się spodziewać po zatrudnieniu na zaproponowanym statku. Otrzymasz informacje o pośrednikach, którzy są uczciwi, a których lepiej unikać. Te informacje są niedostępne dla marynarzy spoza organizacji.

Jako członek związku, gdziekolwiek jesteś w świecie, na burcie jakiegokolwiek statku, nigdy nie jesteś daleko od Związku. Na stronach Biuletynu Morskiego znajdziesz adresy i telefony kontaktowe do naszych Organizacji. Znajdziesz również ważne dla Ciebie informacje oraz wydarzenia.

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

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

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



Krajowa Sekcja Morska NSZZ „Solidarność” reprezentuje i daje ochronę związkową marynarzom wszystkich specjalności. Każdy, od kapitana po stewarda, ma swój głos i udział w tworzeniu naszej strategii i polityki.

Jesteśmy otwarci na wszystkich i każdy, niezależnie od stanowiska na statku, może być członkiem marynarskiej „Solidarność”.

Za naszym pośrednictwem wstępujesz do rodziny ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców, która od ponad stu lat walczy z nieuczciwymi praktykami oraz skutecznie sprzeciwia się deptaniu godności marynarza.

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



stępną na stronach internetowych Organizacji zrzeszających marynarzy kontraktowych.

Celem działalności Sekcji jest:

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

Sekcja zajmuje się monitorowaniem i poprawą warunków zatrudnienia marynarzy poprzez:

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

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

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

Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich wchodzi w skład Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Informujemy, że dnia 16.11.2017 roku Rada Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” przyjęła Organizację Międzyzakładową NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich w skład KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

Tym samym OM NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich jest ósmą organizacją wchodzącą w skład KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

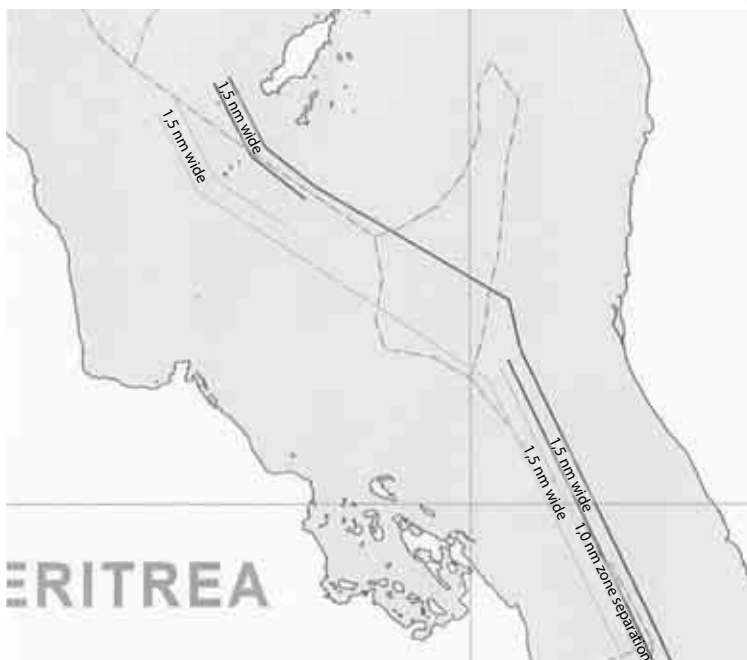
Przewodniczącym Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich jest **Mariusz Narkiewicz**.

Krajowa Sekcja Morska informuje: Zmiana przebiegu korytarza tranzytowego w Zatoce Adeńskiej

Informujemy, iż Zjednoczone Siły Morskie (CMF Combined Maritime Forces) czyli międzynarodowe partnerstwo działające na rzecz zwalczania aktów piractwa podjęło decyzję o rozszerzeniu korytarza morskiego, patrolowanego przez jednostki marynarki wojennej.

W związku z nasileniem się ataków w rejonie południowego morza czerwonego CMF podjęło decyzje o **rozszerzeniu powiększeniu korytarza w okolicach Erytrei**. Wszystkie poprzednie zalecenie dotyczące żeglugi w tym akwenie pozostają bez zmian.

Poniżej zamieszczamy mapkę przedstawiającą omawiany obszar:



Enlarged image of the BAM TSS and the TSS West of the Hanish Islands

EKZZ

Europejska Konfederacja Związków Zawodowych, której NSZZ Solidarność jest afiliantem, zaangażowała się w kampanię na rzecz Europejskiego Filara Praw Socjalnych proponowanego przez Komisję Europejską. Europejski Filar Praw Socjalnych został proklamowany przez Parlament Europejski, Radę i Komisję na Szczycie społecznym, który odbył się w Goeteborgu 17 listopada 2017 r.

Europejski filar praw socjalnych przewiduje zarówno nowe prawa dla obywateli, jak i zmierza do ułatwienia im skuteczniejszego egzekwowania praw, które już im przysługują. Europejski filar praw socjalnych opiera się na 20 podstawowych zasadach uporządkowanych według trzech następujących kategorii:

- I. równe szanse i dostęp do zatrudnienia
- II. uczciwe warunki pracy
- III. ochrona socjalna i integracja społeczna.

Kategoria I obejmuje cztery główne zasady: kształcenie, szkolenie i uczenie się przez całe życie; równouprawnienie płci; równe szanse oraz aktywne wsparcie na rzecz zatrudnienia.

Kategoria II to m. in. bezpieczne i elastyczne zatrudnienie; sprawiedliwe wynagrodzenie; dialog społeczny i społeczne zaangażowanie pracowników; równowaga między życiem zawodowym a prywatnym oraz zdrowe, bezpieczne i dobrze dostosowane środowisko pracy i ochrona danych.

Kategoria III zawiera takie zagadnienia jak opieka nad dziećmi i wsparcie dla dzieci; ochrona socjalna czy dochód minimalny; służba zdrowia czy dostęp do usług publicznych.

Szczyt, który odbył się osiem miesięcy po uroczystości 60. rocznicy traktatów rzymskich, był wyjątkową okazją dla przywódców państw i zainteresowanych stron do dyskusji na tematy, które dotyczą codziennego życia



■ Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców

Współpraca Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) oraz Międzynarodowej Rady Pracodawców Morskich (IMEC)



Od 2003 roku ITF i IMEC, w ramach partnerstwa, pracują razem nad rozwiązywaniem problemów w branży żeglugowej i ustalają standardy, które mają poprawić warunki pracy tych, którzy pracują na morzu. Razem – ITF i IMEC - stanowią dwa filary IBF (Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego) jedynego w swoim rodzaju ciała powołanego do zapewnienia, że żegluga jest opłacalna, bezpieczna i uczciwa.

Nikt nie udaje, że proces, który polega na negocjowaniu płac dotyczących ogromnych światowych flot, jest łatwy ale wszyscy dokładają starań aby ich współpraca układała się jak najlepiej. Toczące się rozmowy, które często przyciągają nagłówki gazet, dotyczą nie tylko płac ale także zagadnień związanych z piractwem, pozwalają na ustanawianie podstaw dla nowych pokoleń marynarzy poprzez opracowywanie programów dla kadetów i ich szkolenia.

ITF i IMEC są dumni ze swych osiągnięć i niedawno, podczas specjalnego Tygodnia Żeglugi w Londynie, uroczystie obchodzili 14-tą rocznicę współpracy.

IBF

Głównym „narzędziem” tej 14-letniej współpracy jest IBF (International Bargaining Forum), który wspólnie z ITF i IMEC powołał do życia Wspólną Grupę Negocjacyjną (Joint Negotiating Group). Pierwsze negocjacje pomiędzy ITF i IMEC rozpoczęły się w 1999 roku. Wkrótce do tego dialogu przyłączyła się także inna grupa właścicieli statków z Japonii (International Mariners Management Association of Japan – IMMAJ).

Wspólna Grupa Negocjacyjna (JNG) została formalnie powołana do życia w 2003 roku i od tego czasu została po-

szerzona o Stowarzyszenie Armatorów Korei (KSA) i tajwańską firmę Evergren.

Kiedy ITF spotyka się na negocjacje z JNG – wówczas tworzy się grupa o nazwie IBF (Międzynarodowe Forum Negocjacyjne). IBF ma własne cele i zasady postępowania. Ich negocjacje są oddzielone od rozmów dotyczących stawek bazowych czy innych umów ITF.

Jak działa IBF?

Co 2 lata odbywają się negocjacje mające ustalić ramowe porozumienie. Kiedy zostanie wynegocjowane porozumienie ramowe wówczas związki zawodowe afiliowane w ITF rozpoczynają lokalne negocjacje z firmami w swoich krajach. Te lokalne negocjacje skutkują lokalnymi – a czasem tylko na poziomie poszczególnej firmy – umowami zbiorowymi pracy. Umowy te mogą się nieznacznie różnić ale wszystkie umowy IBF muszą mieścić się w ramach uzgodnionych przez IBF w danym okresie.

Umowy IBF dotyczą tylko tych przedsiębiorstw żeglugowych, które są członkami JNG i mogą być podpisywane tylko przez związki zawodowe Marynarzy afiliowane w ITF.

Obecnie układami IBF pokrytych jest 8300 statków i dotyczą one 150 000 marynarzy.

ITF ma własne określone procedury, które pozwalają na rozstrzygnięcie sporów i rozwiązywanie problemów dotyczących np. przestrzegania lub interpretacji umów.

Uprawnienia

Umowa ramowa IBF składa się z trzech głównych elementów: społecznych, zawodowych i finansowych.

- Elementy społeczne odnoszą się do Marynarzy, ich jakości życia, włączając w to urlopy, dostęp do telefonów i e-maili, czasu zatrudnienia oraz ubezpieczeń zdrowotnych rodzin.
- Elementy zawodowe dotyczą zagadnień związanych z chorobami i odszkodowaniami za wypadki, funduszami ubezpieczeniowymi, przepisami dotyczącymi pracy w strefach wojennych, ponownym zatrudnieniem po ciąży, ochroną porzuconych marynarzy, szkoleń oraz minimalnej obsady załogowej.
- Elementy finansowe obejmują wynagrodzenia, stabilność zatrudnienia, rozwój związków zawodowych Marynarzy oraz dostęp przedstawicieli ITF do statków.

Jakie cechy posiada umowa IBF

- Firma musi uiścić wszelkie opłaty i koszty wizy przed zatrudnieniem marynarzy.
- Marynarze, którzy w pojawiających się w portach sporach przestrzegają praw dokerów, mają zagwarantowaną ochronę, o ile spory te są zgodne z prawem.

- W przypadku śmierci członka załogi firma musi pokryć koszty pogrzebu.
- Okresy odpoczynku załóg są zdefiniowane zgodnie z regulacjami Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).
- Firmy żeglugowe mają dostęp do ubiegania się o środki ze Specjalnego Funduszu Wspierania Marynarzy.
- Pracownicy tymczasowi oraz grupy remontowe mają więcej praw podczas zatrudnienia.
- „Zielone Karty” ITF (ITF Green Certificates) są wydawane firmom, które stosują układy IBF i zobowiązują się do stosowania najlepszych praktyk zatrudnienia.
- Specjalne przepisy dla firm chcących włączyć się w procedury negocjacyjne IBF.

Fundusz Wsparcia Marynarzy IBF

Fundusz Wsparcia Marynarzy IBF, wcześniej znany jako fundusz świadczeń socjalnych (Welfare Fund), został stworzony wyłącznie w celu wsparcia marynarzy zatrudnionych na statkach pokrytych umowami IBF.

W 2003 roku JNG wynegocjował przekazanie części składek swoich członków z Funduszu Opieki Społecznej i Ochrony ITF (ITF Welfare and Protection Fund) do funduszu świadczeń socjalnych IBF. Wnioski o dotacje mają na celu wspomaganie Marynarzy w korzystaniu z zasobów takich jak:

- urządzenia służące rozrywce
- biblioteki DVD
- usługi news link
- zapewnienie sprzętu sportowego i wyposażenia siłowni
- najrozmaitsze wydarzenia np. takie jak wycieczki czy spotkania wigilijne dla marynarzy i ich rodzin.

Od 2008 roku do umów IBF zostały włączone elementy funduszu początkowo zwanego DER (Development Economy Rating) a następnie, w trakcie negocjacji w 2009 roku, zmienionego na SEP (Seafarers' Employment Promotion) – Promocja Zatrudnienia Marynarzy, który to fundusz rozszerza zakres jego celów i możliwości korzystanie z niego.

IMEC i ITF

IMEC jest jedyną organizacją pracodawców, która odnosi się do międzynarodowych stosunków morskich. Założony ponad 50 lat temu, posiada biura w Lodynie i Manili na Filipinach.

Reprezentuje ponad 220 firm z całego świata. Więcej informacji na temat IMEC można znaleźć na stronie www.imec.org.uk

ITF jest światową federacją reprezentującą ponad 16,5 miliona pracowników na świecie, skupionych w 645 związ-

kach zawodowych transportowców ze 148 krajów. Więcej na temat ITF można znaleźć na stronie www.itfglobal.org

O współpracy ITF i IMEC mówią:

Stephen Cotton, Sekretarz Generalny ITF:

„IBF jest wyjątkowy. Zapewnia pierwszy i globalny układ zbiorowy pracy. Obecnie wzajemne relacje pomiędzy ITF i IMEC nie mają sobie równych. Jest to prawnie wiążące porozumienie, które ustala płace Marynarzy i warunki pracy na statkach pod „tanimi banderami” w żegludze międzynarodowej. IBF stanowi prawdziwy punkt orientacyjny. Pomaga to wszystkim współpracującym ze sobą stronom osiągnąć porozumienie dla dobra Marynarzy, żeglugi i wszystkich w to zaangażowanych”.

Rajesh Tandom, Przewodniczący IMEC:

„Od ponad 14 lat, mimo że patrzę na problemy z różnych perspektyw, ITF i IBF w trakcie negocjacji, poprzez wzajemny szacunek, są w stanie zbliżyć się i zapewnić ciągły rozwój w przemyśle żeglugowym. W tym czasie wzrosła nie tylko ilość statków ale także i marynarzy, którzy zostali pokryci układami IBF. Partnerstwo to pozwala na wzrost i rozwój wspólnych inicjatyw, które stwarzają możliwości rozwoju na światowym poziomie szkoleń oraz tworzenia zaplecza dla nowej generacji marynarzy.”

(tł. ze strony ITF)



Źródło - archiwum



▶ Raport w sprawie piractwa

Według najnowszego raportu Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC) Międzynarodowego Biura Morskiego (International Maritime Bureau's) w pierwszych 9-ciu miesiącach br. odnotowano 121 incydentów piractwa i rozboju przeciwko statkom.



Raport dotyczący floty światowej stwierdza, że chociaż liczba ataków, w porównaniu z tym samym okresem 2016 roku spadła, to jednak stale istnieje zagrożenie w rejonie Zatoki Gwinejskiej i południowo-wschodniej Azji.

Wzrost liczby ataków u wybrzeży Wenezueli oraz inne groźne incydenty u wybrzeży Libii - z próbami wtargnięcia na pokłady włącznie – podkreślają potrzebę uważnego przyjrzenia się także innym niż dotychczas akwenom. Spośród 121 ataków na statki odnotowano 92 wtargnięcia na pokład, 13 ze statków zostało ostrzelanych, w 11 przypadkach próbowano wejść na pokład a 5 statków zostało porwanych. W tym kwartale nie odnotowano żadnych incydentów u wybrzeży Somalii, chociaż dotychczasowe doświadczenia pokazują, że statki handlowe w tym rejonie mogą być atakowane przez piratów w dużej odległości od wybrzeża.

Cztery główne tematy powyższego raportu :

1. Malezyjski sukces

W trzecim kwartale 2017 roku odnotowano porwanie jednego statku. Na początku września u wybrzeży Malezji zaatakowany został tajlandzki tankowiec. Dzięki szybkiej interwencji malezyjskich sił szybkiego reagowania zatrzymano 10 porywaczy i tankowiec został bezpiecznie odeskortowany do najbliższego portu. Piraci zostali szybko osądzeni i skazani na wieloletnie więzienie.

„Reakcja władz Malezji wyraźnie pokazuje jakiego rodzaju działania są potrzebne aby szybko i niezawodnie powstrzymać takie ataki” – powiedział dyrektor IMB Pottengal Mukundam.

2. Nigeria nadal obszarem zagrożenia

Nigeria nadal pozostaje obszarem zagrożonym. U wybrzeży Brass, Bonny i Bayelsa odnotowano 20 ataków na różnego typu statki handlowe. W 18 przypadkach użyto broni a w wyniku 7 incydentów u wybrzeży Nigerii zostało uprowadzonych 39 członków załóg. W 2017 roku odnotowano także inne porwania Marynarzy, które miały miejsce 60 mil morskich od wybrzeża.

„Ogólnie biorąc wody u wybrzeży i poza wybrzeżem Nigerii nadal pozostają bardzo niebezpieczne pomimo, że

w wielu przypadkach interweniuje tam nigeryjska marynarka wojenna „- powiedział Pottengal Mukundan. „Liczba ataków w Zatoce Gwinejskiej może być nawet wyższa niż podawane przez nas dane gdyż wiele incydentów nie zostaje zgłoszonych.”

3. Wzrost przemocy w Wenezueli

Podczas gdy w roku 2016 odnotowano tylko 3 przypadki ataków u wybrzeży Wenezueli to w roku 2017 ich liczba wzrosła do 11. Wszystkie statki zostały zaatakowane przez uzbrojonych w karabiny i noże złodziei a większość incydentów miała miejsce podczas postojów statku na kotwicy. W trakcie tych zajęć 2 członków załogi zostało poturbowanych, jeden został poważnie ranny a 4 zostało porwanych.

4. Walka z piractwem – to wysiłek zespołowy

Być może, jak wynika z raportu, za największe osiągnięcie w walce z piractwem można uznać powołanie przez Międzynarodowe Biuro Morskie Centrum Raportujące ds. Piractwa (Piracy Reporting Centre - PRC), które działając 24-godzinny na dobę dostarcza branży żeglugowej, rządów i odpowiednim agencjom informacji dotyczących piractwa i aktów rozboju, które to informacje trafiają do PRC bezpośrednio od statków, armatorów i właścicieli czy państw bandery lub marynarki wojennej.

PRC współpracuje z odpowiednimi agencjami powiadamiając je natychmiast poprzez maile czy system Inmarsat. Usługi te są bezpłatne a ich szybkość i skuteczność już wielokrotnie pomogła w zapobieganiu rozbojom i znacznie poprawiła bezpieczeństwo marynarzy.

„Jedną z istotnych stron walki z piractwem jest dokładne monitorowanie i wzajemna wymiana informacji pomiędzy PRC a regionalnymi centrami „- powiedział dyrektor Mukundan. „Mając pełniejszy obraz kiedy i gdzie zdarzają się przypadki przemocy odpowiednie władze są w stanie lepiej wykorzystać swoje możliwości ich zwalczania”.

Agenda dotycząca współpracy prawnej

W dniach 12-13 października br. odbyło się spotkanie grupy ITF-owskich prawników aby przedyskutować rozwój i przedyskutować sprawy związane z międzynarodowym, regionalnym i narodowym prawem pracy dotyczącym marynarzy.

Tematy obrad zawarte w agendzie dotyczą kabotażu, porzucenia, sprawiedliwego traktowania Marynarzy w obliczu oskarżeń lub prowadzonego dochodzenia oraz zmian do Konwencji o Pracy na Morzu 2006 (Maritime Labour Convention 2006).

Prawnicy będą pomagać ITF i afiliowanym w nim związkom zawodowym w obsłudze prawnej Marynarzy i innych osób zatrudnionych w branży morskiej. Ich zadaniem jest:

- Zorganizowanie forum dyskusyjnego dla prawników, adwokatów i naukowców w celu omówienia kwestii

prawnych oraz wymiany doświadczeń oraz wzajemnego wsparcia;

- Opracowanie prawnej strategii, która wesprze działania ITF i afiliowanych w nim związków.
- Opracowanie analiz i komentarzy na temat sytuacji w krajowych, regionalnych i międzynarodowych instrumentach prawnych, w tym nowych regulacji i proponowanych zmian – a tam, gdzie to konieczne – proponowanie zmian i poprawek do istniejących przepisów.

Przedstawiciel prawników ITF Ruwan Subasinghe powiedział: „Obszar zagadnień prawnych dotyczących Marynarzy jest bardzo skomplikowany.

Marynarze pracują w różnych strefach geograficznych i podlegają różnym narodowym i międzynarodowym regulacjom prawnym”.

„Celem działania tej grupy jest pomoc ITF i jego afiliantom w śledzeniu zmian prawnych, we wspólnym rozwijaniu polityki w oparciu o przepisy prawne oraz uzgadnianie jak, w najlepszy sposób, możemy wpływać na zmiany w ustawodawstwie dotyczącym praw Marynarzy. Nasze dwa pierwsze spotkania napawają optymizmem co do dalszej współpracy.”

Powołana grupa składa się z pracowników działu prawnego ITF, specjalistów akademickich i prawników. Będzie spotykać się corocznie, pozostając przez cały rok w kontakcie online. Będzie przygotowywać porady i zalecenia dla ITF i jego afiliantów w sprawach dotyczących kampanii przeciwko „tanim banderom „(FoC) oraz ogólnie morskiego prawa pracy.

(tłumaczenie ze strony ITF Barbara Kubach - Chęcińska)

Libia: Zakończmy kampanię zastraszania Nermin Al-Sharif

Nermin Al-Sharif to liderka związków zawodowych portowców i Marynarzy w Libii, działająca nieustrudzenie na rzecz ochrony i rozwoju praw

człowieka, praw pracowniczych, praw kobiet w Libii oraz w całym regionie państw arabskich i na świecie.

Jej aktywność powoduje nieustanne ataki na nią, stwarza zagrożenie dla jej wolności i bezpieczeństwa. Odnotowano także kilka prób zamachów na jej życie. Ostatni odnotowany incydent to zatrzymanie Nermin na kilka dni oraz konfiskata jej paszportu pod pretekstem „sprawdzenia go”.

Dołącz do naszego wezwania skierowanego do Ghassona Salmah, przedstawiciela ONZ ds. Libii, wzywającego do zakończenia kampanii zastraszania i stosowania przemocy wobec Nermin.



Libya: End campaign of intimidation against Nermin Al-Sharif

Możesz pomóc! Wejdź na stronę internetową:

https://www.labourstartcampaigns.net/show_campaign.cgi?c=3639

wpisz swoje imię i nazwisko oraz adres e-mail, napisz treść swojego poparcia lub użyj gotowego szablonu a następnie kliknij „Wyślij wiadomość”

Z góry dziękujemy za włączenie się do tej akcji.



■ Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców

Adam Mazurkiewicz pierwszym Koordynatorem ITF w Polsce.

Miło nam poinformować czytelników Biuletynu Morskiego, że ITF mianował Adama Mazurkiewicza, dotychczasowego Inspektora ITF w portach Szczecin / Świnoujście na stanowisko pierwszego Koordynatora ITF w Polsce.

Adam objął obowiązki Koordynatora ITF z dniem 01.11.2017 roku.



Na zdjęciu: Adam Mazurkiewicz

Serdecznie gratulujemy Adamowi i życzymy dalszych sukcesów zawodowych.

TYDZIEŃ AKCJI W POLSKICH PORTACH, 16-20 PAŹDZIENIK 2017

Polski Komitet Koordynacyjny Morskich Afiliantów Międzynarodowej Federacji Transportowców – ITF, w którego skład wchodzi:

- Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
- Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
- Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”

- Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków podjął decyzję o przeprowadzeniu Tygodnia Akcji w dniach 16-20 październik 2017 roku.

Adam Mazurkiewicz, Koordynator ITF był Krajowym Koordynatorem Tygodnia Akcji oraz koordynatorem w portach Szczecina i Świnoujścia.



Na zdjęciu: Koordynator ITF Adam Mazurkiewicz wraz z wolontariuszami podczas Tygodnia Akcji w portach Szczecin – Świnoujście

Grzegorz Daleki, Inspektor ITF zajmował się koordynacją w portach Gdyni i Gdańska.



Na zdjęciu: Inspektor ITF Grzegorz Daleki podczas Tygodnia Akcji ITF

Biorący udział w Tygodniu Akcji wolontariusze to marynarze i portowcy.

W ciągu pięciu dni przeprowadzono inspekcje warunków BHP i kontrolę wynagrodzeń marynarskich na 20 statkach. Głównym obszarem zainteresowania grup inspekcyjnych w odniesieniu do marynarzy było:

1. Stosowanie podwójnej księgowości.
2. Zmiany do Konwencji MLC, 2006 obowiązujące od 2017 roku.

3. Warunki zatrudnienia kadetów.
natomiast w odniesieniu do portowców:
4. Wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy (lashing campaign).
5. Obowiązki i zadania społecznego inspektora pracy.
6. BHP w kontekście agencji pracy tymczasowej.

Stosowanie podwójnej księgowości.

Ad.1. Najbardziej rażącym przykładem na istnienie problemów księgowych było zatrudnienie marynarzy na statku kontenerowym, który zawinął do portu w Gdyni.

W tym przypadku nie była to podwójna księgowość lecz zatrudnienie niezgodnie i poniżej warunków obowiązującego Układu Zbiorowego Pracy ITF.

Skandaliczną postawą wykazał się kapitan statku, który odmówił udostępnienia do kontroli dokumentacji dot. zatrudnienia marynarzy. Łamiąc tym samym zapisy Umowy Specjalnej ITF oraz wspólnie z nieuczciwym armatorem uczestnicząc w procederze ukrywania zaniżonych wynagrodzeń marynarskich.

Po ludzku trudno to zrozumieć szczególnie u kapitana, który przecież sam też był przez wiele lat marynarzem zanim stał się tym kim jest obecnie. . . . Polskie przysłowie „że, zapomniał wół jak cielęciami był” w zbyt łagodny sposób oddaje taką postawę. Kolejną łyżką dziegciu w tym przypadku był fakt iż marynarze pomimo zaniżenia ich wynagrodzeń pokornie godzili się na wyzysk i nie zgłaszali tego procederu w ramach skargi marynarskiej (MLC, 2006 complaint procedure).

Takiemu wycofaniu i zastraszeniu wśród członków załogi mógł sprzyjać fakt, że skład załogi to isticie międzynarodowa „wieża Babel” – 24 osobowa załoga rekrutowała się spośród 9 narodowości. W związku z powyższym podjęliśmy działania w celu ujawnienia rzeczywistych wynagrodzeń marynarskich na tym statku. Informacja o skali zaległych wynagrodzeń na sumę kilkudziesięciu tys. USD pokazała prawdziwe powody dla, których armator i kapitan ukrywali warunki wynagrodzenia marynarzy. W czasie zawinięcia do Francji, z pomocą przyszedł lokalny Inspektorat ITF i administracja państwowa.

W efekcie armator zapłacił zaległe wynagrodzenia oraz wystawił nowe marynarskie umowy o pracę – tym razem już zgodne z obowiązującym Układem Zbiorowym Pracy ITF.

Zmiany do Konwencji MLC, 2006 obowiązujące od 2017 roku

Ad.2. Grupy inspekcyjne po raz pierwszy otrzymały informacje dot. najnowszych poprawek do Konwencji MLC, 2006, które obowiązują od 18 stycznia 2017 r.

Na większości kontrolowanych statków, zgodnie z wymogiem znajdowały się wymagane dokumenty potwierdzające ubezpieczenie, na pozostałych armatorzy natychmiast dosyłałi brakujące potwierdzenia. Na armatorze spoczywa obowiązek umieszczania w widocznym miejscu dla załogi, na statku, obu aktualnych certyfikatów ubezpieczeniowych.

Z punktu widzenia marynarza jest to o tyle istotne, że po zamustrowaniu należy niezwłocznie zapewnić sobie oraz osobom najbliższym kopie aktualnych certyfikatów. Co może mieć pierwszorzędne znaczenie w przypadku problemów z repatriacją lub wypłatą wynagrodzeń i innych świadczeń.



Na zdjęciu: wolontariusze podczas Tygodnia Akcji ITF w portach w Gdańsku i w Gdyni



Na zdjęciu: wolontariusze podczas Tygodnia Akcji ITF w portach w Szczecinie i w Świnoujściu

Poniżej przedstawiamy nazwy certyfikatów potwierdzających ubezpieczenie przeznaczone dla marynarzy:

1. "CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF SHIPOWNERS' LIABILITY AS REQUIRED UNDER REGULATION 4.2 STANDARD A4.2.1 PARAGRAPH 1 (b) OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 AS AMENDED"
Na pokrycie wypłat wszelkich roszczeń wynikających z Umowy, które obejmuje i które powstają w czasie jego obowiązywania. oraz
2. "CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF SEAFARER REPATRIATION COSTS AND LIABILITIES AS REQUIRED UNDER REGULATION 2.5.2, STANDARD A2.5.2 OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006, AS AMENDED"

Na wypadek porzucenia marynarza, pomoc ze strony systemu zabezpieczenia finansowego ma pokrywać, co następuje:

- zaległe płace i inne świadczenia należne marynarzowi od armatora zgodnie z umową o pracę, odpowiednim układem zbiorowym pracy lub ustawodawstwem krajowym
- państwa, którego banderę statek podnosi, ograniczone do zaległych płac za okres czterech miesięcy i zaległych świadczeń za okres czterech miesięcy,
- wszystkie uzasadnione wydatki poniesione przez marynarza, w tym koszt repatriacji,
- podstawowe potrzeby marynarza, w tym takie pozycje jak: odpowiednią żywność, ubranie, zakwaterowanie, zapasy wody pitnej, paliwo niezbędne do przetrwania na pokładzie statku, podstawową opiekę medyczną i inne uzasadnione koszty lub opłaty za

działania lub zaniechania uznawane za porzucenie do powrotu marynarza do domu

Warunki zatrudnienia kadetów

Ad.3. W ciągu ostatnich lat zaobserwowaliśmy, że niektórzy armatorzy unikają zatrudniania kadetów.

W trakcie kontroli wśród nielicznych załóg inspekcjonowanych statków, stwierdziliśmy obecność kadetów. Zapewnienie wystarczającej ilości koi dla kadetów jest potrzebne dla zagwarantowania przyszłych kadr morskich. Wydaje się, że także w interesie armatorów byłoby zadbanie o sprawiedliwy udział wszystkich armatorów w tym procesie. W przeciwnym razie może dochodzić do tego że niektórzy armatorzy nie ponosząc równego wkładu w zapewnienie praktyk kadetom – korzystają jedynie z owoców nakładów innych. Z drugiej strony dochodzą do nas sygnały, że armatorzy rekompensują sobie ponoszone na zatrudnienie kadetów nakłady, poprzez zatrudnianie ich do wykonywania prac marynarskich. Taka praktyka powoduje brak czasu na właściwe szkolenie, co może mieć negatywny wpływ na poziom wyszkolenia kadetów i obsadę załogową. Wykonywanie prac marynarskich przez kadetów – odbiera materię pracy szeregowym marynarzom i pośrednio może przyczynić się do redukcji obsady załogowej z wszystkimi negatywnymi konsekwencjami takimi np. jak:

- obciążenie dodatkowymi obowiązkami
- zmęczenie
- zwiększone ryzyko wypadków morskich i wypadków przy pracy
- depresja

Naszym zdaniem definicja marynarza ze wszystkimi tego konsekwencjami, odnosi się w równym stopniu do stanowiska kadeta - co do pozostałych stanowisk załogowych. Jedynie równoprawne potraktowanie zapewnia ubezpieczenie dla kadetów w przypadku kalectwa lub śmierci na takim poziomie jak pozostałym marynarzom.

Zgodnie z Konwencją MLC, 2006; Artykuł II,

„1. (f) marynarz oznacza każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się ta Konwencja;”

ITF daje temu wyraz w Układach Zbiorowych Pracy ITF (ITF CBA). Gdzie stanowisko kadeta przewidziane jest w tabeli wynagrodzeń. Wraz ze wszystkimi szczegółowymi uregulowaniami dot. warunków: zatrudnienia, wynagradzania, repatriacji, ubezpieczenia, etc...

Wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy (lashing campaign)

Ad.4. W przeszłości wielokrotnie sygnalizowaliśmy niebezpieczeństwa wynikające z wykonywania prac przeładunkowych przez nieuprawnionych do tych prac pracowników i/lub marynarzy.

W trakcie Tygodnia Akcji grupa inspekcyjna ujawniła jeden przypadek nieuprawnionego wykonywania prac przeładunkowych przez marynarzy. Przedstawiciel, który od niedawna zarządza tym statkiem, tłumaczył się niezajomością „klauzuli dokerskiej”, zawartej w obowiązującym na statku Układzie Zbiorowym Pracy – ITF CBA. Po potwierdzeniu, że

marynarze otrzymali odpowiednie wynagrodzenie za wykonaną pracę skończyło się na poinstruowaniu zarządzającego i marynarzy. O powyższym powiadomiony został także operator terminalu, na którym doszło do naruszenia „klauzuli dokerskiej”.

Wyrazem troski ITF o bezpieczeństwo pracy marynarzy i zarazem o zabezpieczenie miejsc pracy i bezpieczeństwo pracy dla dokerów jest zawarta w Układach Zbiorowych Pracy ITF „klauzula dokerska”. Jest to regulacja szczegółowo określająca prace dokerskie, do których marynarze nie powinni być angażowani.

Odnotowujemy przypadki wykonywania tych prac w zamian za znikome bądź żadne wynagrodzenie. W pogoni za oszczędnościami i większym zyskiem niektórzy armatorzy i czarterujący dopuszczają się zawierania umów, które z kolei łąnią „klauzulę dokerską”. Dla marynarzy jest kluczowe aby dokerzy zachowali swoje miejsca pracy w portach zawinięcia, ponieważ są naturalnymi i często jedynymi ich sprzymierzeńcami. Łatwo można przewidzieć, że wykonywanie prac dokerskich przez marynarzy mogło by zredukować a w najgorszym przypadku całkowicie zlikwidować miejsca pracy dokerów. Pozostanie jednak materia pracy dokerskiej dodatkowo do wykonania. A marynarze nawet bez tego, są bardzo obciążeni pracą z powodu stosowania minimalnej obsady załogowej. Ponadto załogi statków nie posiadają kwalifikacji gwarantujących bezpieczeństwo i profesjonalizm wykonanych prac. Statystyki wciąż dostarczają nowych przykładów wypadków w portach i na morzu z powodu nieprawidłowego zamocowania ładunków.



Na zdjęciu: wolontariusze podczas Tygodnia Akcji ITF w portach w Szczecinie i w Świnoujściu

Obowiązki i zadania społecznego inspektora pracy

Ad.5. W Tygodniu Akcji braliśmy udział w zaplanowanych spotkaniach związkowych m.in. nt. BHP na terenie terminali portowych i na statkach w trakcie operacji przeładunkowych. Podnosiliśmy rolę jaka może odgrywać Społeczny Inspektor Pracy w poprawie BHP. Ze szczególnym zwróceniem uwagi na aspekty:

- automatyzacji
- zatrudnianie pracowników przez tymczasowe agencje pracy
- angażowanie do prac dokerskich marynarzy na statkach

Na podstawie: Dz.U. 1983 Nr 35 poz. 163, przedstawiamy

USTAWA**z dnia 24 czerwca 1983 r.****o społecznej inspekcji pracy**

W trosce o systematyczną poprawę stanu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz w celu zapewnienia związkom zawodowym niezbędnych warunków do sprawowania skutecznej kontroli przestrzegania przepisów prawa pracy stanowi się, co następuje:

Rozdział 1**Przepisy ogólne**

Art. 1. Społeczna inspekcja pracy jest służbą społeczną pełnioną przez pracowników, mającą na celu zapewnienie przez zakłady pracy bezpiecznych i higienicznych warunków pracy oraz ochronę uprawnień pracowniczych, określonych w przepisach prawa pracy.

Art. 2. Społeczna inspekcja pracy reprezentuje interesy wszystkich pracowników w zakładach pracy i jest kierowana przez zakładowe organizacje związkowe.

Art. 3. 1. Społeczną inspekcję pracy w zakładzie pracy tworzą:

- 1) zakładowy społeczny inspektor pracy – dla całego zakładu pracy;
- 2) oddziałowi (wydziałowi) społeczni inspektorzy pracy – dla poszczególnych oddziałów (wydziałów);
- 3) grupowi społeczni inspektorzy pracy – dla komórek organizacyjnych oddziałów (wydziałów).

2. Zakładowe organizacje związkowe dostosowują organizację społecznej inspekcji pracy do potrzeb wynikających ze struktury zakładu pracy.

Rozdział 2**Zadania i organizacja społecznej inspekcji pracy**

Art. 4. Społeczni inspektorzy pracy mają prawo:

1. kontrolować stan budynków, maszyn, urządzeń technicznych i sanitarnych oraz procesy technologiczne z punktu widzenia bezpieczeństwa i higieny pracy;
2. kontrolować przestrzeganie przepisów prawa pracy, w tym postanowień układów zbiorowych i regulaminów pracy, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, uprawnień pracowników związanych z rodzicielstwem, młodocianych i osób niepełnosprawnych, urlopów i czasu pracy, świadczeń z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych;
- 2a) uczestniczyć w kontroli przestrzegania w zakładzie pracy przepisów dotyczących ochrony środowiska naturalnego;
3. brać udział w ustalaniu okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy, zgodnie z przepisami prawa pracy;
4. brać udział w analizowaniu przyczyn powstawania wypadków przy pracy, zachorowań na choroby zawodowe i inne schorzenia wywołane warunkami środowiska pracy oraz kontrolować stosowanie przez zakłady pracy właściwych środków zapobiegawczych;
5. uczestniczyć w przeprowadzaniu społecznych przeglądów warunków pracy;
6. opiniować projekty planów poprawy warunków bezpieczeństwa i higieny pracy i planów rehabilitacji zawodowej oraz kontrolować realizację tych planów;
7. podejmować działania na rzecz aktywnego udziału pracowników zakładów pracy w kształtowaniu właściwych warunków bezpieczeństwa i higieny pracy oraz oddziaływać na przestrzeganie przez pracowników przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy;
8. wykonywać inne zadania określone w ustawie i w przepisach szczególnych.

BHP w kontekście agencji pracy tymczasowej

Ad.6. Inspekcja wśród pracowników jednej z agencji pracy tymczasowej ujawniła niepokojąco niski poziom znajomości i przestrzegania przepisów BHP oraz zaleceń nt. ograniczeń urządzeń statkowych. Począwszy od braku odpowiednie ubrania robocze, nieznanymi zasad bezpiecznego poruszania

się po statku czy instrukcji bezpiecznego użytkowania urządzeń statkowych, a skończywszy na niechlujstwie i bezładnym porzuceniu sprzętu służącego do mocowania ładunku - stwarzającym zagrożenie dla osób poruszających się po ciągach komunikacyjnych. O powyższym powiadomione zostały osoby odpowiedzialne z ramienia operatora terminala oraz odpowiednia administracja i służby państwowe. Operator terminala zobowiązał się do przekazania naszych uwag i zaleceń do agencji pracy tymczasowej – w celu poprawy bezpieczeństwa.

Obecna sytuacja gdy pracownicy z agencji pracy tymczasowej wypierają wyszkolonych, zatrudnionych na umowy o pracę i niejednokrotnie posiadających wieloletnie doświadczenie dokerów może stwarzać różnorodne zagrożenia. Począwszy od BHP dla wszystkich osób zatrudnionych i przebywających na terenie terminala w związku z obowiązkami służbowymi aż po negatywne skutki socjalne i społeczne mogące wynikać z tzw. zjawiska „biednych pracujących”. Tani, niedoświadczony a niejednokrotnie nie mówiący w języku polskim, przypadkowo zatrudniony pracownik

- może zagrażać nie tylko bezpieczeństwu zdrowia i życia. Ale może nadszarpnąć wizerunek naszych portów, które są polskim oknem na świat. A dla obcokrajowców, którzy nas odwiedzają są pierwszym i niejednokrotnie jedynym wrażeniem jakie wyniosą z krótkiego pobytu w polskim porcie. Oprócz zaplanowanych zagadnień na TYDZIEŃ AKCJI życie jak zwykle przyniosło więcej spraw wymagających naszej uwagi. Na terminalach portowych przedstawiciele Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych „Solidarność” prowadzą rozmowy i negocjacje dot. Zakładowych Układów Zbiorowych Pracy (ZUZP). Ze zdziwieniem zauważamy, że prawa związkowe nie w pełni są respektowane pomimo obowiązujących ZUZP. Wydawało by się że w interesie wszystkich zainteresowanych jest rozwiązywanie sporów i problemów na drodze dwustronnych negocjacji. Że najwyższy czas aby ucywilizowane już poniekąd za pomocą ZUZP relacje pracownik - pracodawca nie odbywało się jednostronnie i z pozycji siły.



Na zdjęciu: Tydzień Akcji ITF w portach w Gdańsku i w Gdyni

Polskie Morskie Związki Zawodowe Afiliowane w ITF z uwagą przyglądają się tym działaniom, które mimo zmian personalnych w zarządach w jednym zdają się nie zmieniać: pomimo posiadania kompetencji menadżerskich zazwyczaj pierwszym ruchem nowych zarządów są właśnie cięcia wynagrodzeń portowców.

Nie zgadzamy się z taką praktyką menadżerów (nadzwyczajne umiejętności) aby zysk przedsiębiorstwa osiągać za pomocą zwyczajnych cięć wynagrodzeń.

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	mcmlaren_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	Tromsø	+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 Aguinardo	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
Cassius Augustus	Inspector	South Africa	Cape Town	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassius@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

■ Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

25 listopada jest Światowym Dniem ONZ ds. Eliminacji Przemocy Wobec Kobiet.

Oświadczenie Komitetu Wykonawczego Europejskiej Federacji Transportowców



63% kobiet wśród pracowników transportu doznaje przemocy w pracy.

Ponad jedna czwarta uważa, że nękanie jest nieuniknioną

częścią pracy. Ale przemoc w pracy nie jest nieunikniona.

Obchodząc Światowy Dzień ONZ ds. Eliminacji Przemocy wobec Kobiet w dniu 25 listopada, uważamy iż nadszedł czas, aby podjąć działania.

Komitet Wykonawczy Europejskiej Federacji Pracowników Transportu przyjął zdecydowane oświadczenie.

Wzywają związki partnerskie ETF, rządy europejskie i instytucje UE, aby stawić czoła przemocy i nękaniam, z którymi borykają się kobiety w sektorze transportu.

Skala problemu została ujawniona w nowym raporcie uzupełniającym po badaniu ETF „Przemoc wobec kobiet w miejscu pracy w transporcie”. Opracowanie to obejmuje zeznania od kobiet pracujących w branży transportowej w Europie, które spotkały się z przemocą i nękaniami ze strony klientów, kolegów i menedżerów.

Historie są niepokojące, zwłaszcza gdy wiele kobiet opisuje tę nękanie jako „cotygodniowe” lub nawet „codzienne” wydarzenie.

Związki zawodowe muszą zrobić więcej, aby wspierać kobiety pracujące w transporcie i postawić sprawę w centrum swoich kampanii. UE powinna przeprowadzić szersze badanie tego problemu, którego wyniki mogłyby posłużyć za podstawę dla przyszłych wniosków legislacyjnych. ETF wzywa również do utworzenia nowej platformy UE na rzecz zmian - Kobiety w transporcie, aby priorytetem stała się walka z przemocą zawodową ze względu na płeć.

Komitet Wykonawczy ETF mówi:

„Działajmy na rzecz zaprzestania przemocy wobec kobiet pracujących w sektorze transportu w całej Europie”

Przed Międzynarodowym Dniem Walki z Przemocą wobec Kobiet, obchodzonym 25 listopada na całym świecie, Komitet Wykonawczy ETF omówił sprawozdanie ETF na temat przemocy wobec kobiet w miejscu pracy i zdecydowanie opowiada się za wolnym od przemocy przemysłem transportowym w Europie.

Komitet Wykonawczy ETF korzysta z okazji, aby oświadczyć, że według powyższego raportu kobiety pracujące w sektorze transportu są narażone na nadużycia, groźby, zastraszanie i obraźliwe zachowania.

Komitet Wykonawczy ETF odnotowuje, że to pierwsze tego rodzaju sprawozdanie w Europie, do którego włączyło się ponad

1400 kobiet pracujących w sektorze transportu z całej Europy, dzieląc się doświadczeniami związanymi z fizyczną, seksualną i psychologiczną przemocą w miejscu pracy.

Komitet Wykonawczy ETF stwierdza, że szokujące jest to, że 63% respondentów doświadczyło przynajmniej jednego aktu przemocy, że 25% uczestników badania uważa, że przemoc wobec kobiet jest regularnym zjawiskiem w sektorze transportu, a 26% uważa, że prześladowanie stanowi „część pracy” w transporcie.

Komitet Wykonawczy ETF zobowiązuje się do zaangażowania w zapobieganie i eliminowanie wszelkich form przemocy wobec kobiet pracujących w transporcie. To zobowiązanie pozostanie w samym centrum kampanii ETF Fair Transport for Europe.

Komitet Wykonawczy ETF zachęca wszystkie stowarzyszone organizacje ETF do wzniesienia, zmobilizowania i wzmocnienia działań związkowych i podjęcia walki z przemocą ze względu na płeć w miejscu pracy.

Dlatego Komitet Wykonawczy ETF wzywa do pełnego zaangażowania partnerów społecznych i instytucji UE w zwalczanie wszelkich form przemocy i nękania w miejscu pracy.

Komitet Wykonawczy ETF oczekuje silniejszego, jasnego i skutecznego prawodawstwa w tym zakresie i wzywa decydentów na poziomie UE do przeprowadzenia szerokiego badania takich zjawisk na poziomie europejskim. Będzie to stanowić podstawę przyszłych inicjatyw prawnych.

27 listopada br. została utworzona platforma na rzecz zmian p.n. „Kobiety w Transporcie” w celu wzmocnienia zatrudnienia kobiet i równych szans dla kobiet i mężczyzn w sektorze transportu

Komitet Wykonawczy ETF wzywa te państwa członkowskie UE, które jeszcze nie ratyfikowały Konwencji Rady Europy o zapobieganiu i zwalczaniu przemocy wobec kobiet i przemocy domowej (Konwencja Stambulska), aby przyspieszyć ten proces.

Komitet Wykonawczy ETF wzywa państwa członkowskie UE do poparcia przyjęcia konwencji MOP, wraz z zaleceniem, w sprawie przemocy i nękania kobiet i mężczyzn w świecie pracy, z silnym naciskiem na wymiar płciowy przemocy.

Pełny tekst Raportu dostępny jest na stronie internetowej: www.etf-europe.org

Platforma na temat zmian p.n. „Kobiety w Transporcie” służy jako forum do dyskusji i wymiany dobrych praktyk.

Zachęcamy pracodawców, agencje pośredniczące w zatrudnianiu marynarzy, organizacje pozarządowe, rządowe do poparcia tej inicjatywy i podpisania deklaracji.

Deklaracja dostępna jest na stronie www.ec.europa.eu

Na podstawie informacji ze strony: www.etf-europe.org/



Porady i informacje dla marynarzy

OMK ALERT

!!! uwaga na kolejnego oszusta podszywającego się pod legalnie działającego armatora

Marynarz z OMK zwrócił się do nas z prośbą o sprawdzenie otrzymanej oferty pracy, która była sygnowana logo armatora GSP Offshore

Po przeanalizowaniu danych zawartych w kontrakcie, uznaliśmy, że otrzymana oferta jest podejrzana, dlatego bezpośrednio skontaktowaliśmy się z armatorem, który potwierdził, że jest to scam.

Oszust umieścił następujące dane na kontrakcie i w korespondencji:

Grup Servicii Petroliere

**29 Abercrombie Court, Prospect Road,
Arnhall Business Park, Westhill,
Aberdeen AB32 6FE, Scotland.**

Tel: +441382755097; +447053835380

Email: hrdept@ukgspoffshore.com

Apelujemy, aby w chwili otrzymania oferty pracy zachować szczególną ostrożność - możesz zweryfikować otrzymaną ofertę, między innymi przekazując ją do sprawdzenia do OMK.

Pamiętajmy - sprawdzenie otrzymanej oferty ma sens przed podpisaniem kontraktu i wysłaniem skanu naszego podpisu oszustowi wraz z kompletem dokumentów, nie po fakcie.

Dwa spojrzenia jeden cel

Kontynuujemy cykl porad psychologicznych opracowanych specjalnie dla czytelników Biuletynu Morskiego przez psychologa Małgorzatę Szwemin oraz dyplomowanego Life Coacha, Katarzynę Dolak – Mazurek p.n. „Dwa spojrzenia, jeden cel”.

Przypomnijmy.

Program skierowany jest do środowiska marynarzy i ich rodzin.

Ma na celu zdefiniowanie źródła stresu i możliwości uzyskania łącznego wsparcia w rozwiązaniu tego samego problemu, korzystając z wiedzy i doświadczenia psychologa oraz trenera relacji i życia osobistego. Ten wspólny projekt psychologa i coacha jest wyjątkowy ze względu na nowatorski sposób niesienia pomocy.

Poniżej kilka słów o autorkach prezentowanego na łamach Biuletynu programu, które opowiedziały o sobie:

Małgorzata Szwemin, Psycholog



Jestem psychologiem wojskowym, trenerem rozwoju osobistego, specjalistką od technik wzmacniania odporności psychicznej i budowania poczucia wartości.

Odbyłam szereg szkoleń na potrzeby armii, dotyczących: profilaktyki uzależnień,

profilaktyki HIV i AIDS, technik wzmacniania odporności psychicznej oraz technik negocjacyjnych, a także z psychopatologii i Terapii Zorientowanej na Rozwiązania.

Doświadczenie zdobywałam trenując żołnierzy jednostki specjalnej, biorąc udział we wszystkich etapach selekcji kandydatów na „specjalsów” oraz prowadząc przez ponad dziesięć lat warsztaty dla kadry wojskowej oraz studentów Akademii Marynarki Wojennej.

Prowadzę zajęcia w oparciu o program zatwierdzony przez Ministra Obrony Narodowej oraz własne autorskie programy dotyczące między innymi podnoszenia asertywności kobiet służących w armii, wzmacniania umiejętności dowodzenia dla kandydatów na oficerów a także technik opowania stresu w sytuacjach trudnych.

Katarzyna Dolak – Mazurek, Life Coach, pedagog



Dyplomowany Life Coach. Akredytowany przez Noble Manhattan Coaching (NMC) oraz International Institute of Coaching & Mentoring (IIC&M). Dyplomowany Coach Kryzysowy, akredytowany przez Polskie Towarzystwo Coachingu Kryzysowego. Dyplomowany trener

oraz pedagog. Coachingiem zajmuję się od 2012 r. Specjalizuję się w pracy z osobami doświadczającymi kryzysów i trudności wynikających z pracy poza miejscem swojego zamieszkania, w szczególności z osobami pracującymi na morzu. Pomagam w poradeniu sobie z rozłąką, z poczuciem bezsilności, w ułożeniu relacji osobistych i zawodowych. Uczę sposobów na płynne i łagodne przechodzenie z rzeczywistości domowej w zawodową i odwrotnie.

Dzisiaj kilka słów o zmęczeniu

Zaopiekuj się swoim zmęczeniem...

Choć wszyscy wiemy, jak ważny jest odpoczynek, odpowiednia ilość snu, to jednak w obliczu specyficznych obo-

wiązków, jakich nie brak podczas pracy na morzu, możesz ignorować te podstawowe potrzeby.

To się niestety mści. Przemęczenie wpływa na twój stan emocjonalny a to w warunkach izolacji wzmacnia konflikty, napięcia, może prowadzić do zachowań agresywnych.

Również zdolności umysłowe oraz sprawność psychomotoryczna czyli potocznie zwany refleks ulegają obniżeniu. Nie trudno zgadnąć, że może to być nawet przyczyną wypadku przy pracy. Zmęczenie jest sygnałem, które wysyła ciało, pragnąc przypomnieć o konieczności odpowiedniego zadbania o siebie, gdy to zignorujesz, mogą pojawić się symptomy choroby, gdyż odporność spada.

Doskonale rozumiem, że czasem sytuacja wymaga od nas wzmożonego wysiłku. Kiedy uczestniczyłam w selekcji do jednostki specjalnej obserwowałam kandydatów i podziwiałam ich determinację do osiągnięcia celu dostania się do wymarzonej jednostki. Tutaj wykonywanie trudnych zadań, pomimo wycieńczenia z głodu, zimna i ogromnego zmęczenia, graniczyła z cudem. Pomimo, że niewielu cel osiągało i tak zdumiewający był fakt, że w pewnych warunkach człowiek potrafi pokonać naturalne potrzeby aby sięgnąć po swoje pragnienia. Jednak później kandydaci potrzebowali kilku tygodni aby wrócić do równowagi psychofizycznej, pomimo że sam proces selekcji trwał kilka dni. Mam nadzieję, że tak ekstremalny wysiłek nie dotyczy twojej pracy na morzu, ale pamiętaj, że jeśli musisz przez jakiś czas działać wyjątkowo intensywnie a na odpoczynek nie ma szans, to przyjdzie moment, że regeneracja stanie się koniecznością.

Chorobą cywilizacyjną, która ostatnio coraz częściej dokucza różnym grupom zawodowym jest zespół chronicznego zmęczenia, nie posiada jeszcze wprawdzie swojego numeru w klasyfikacji chorób ale lekarze pracują nad tym.

Charakterystyczne jest to, że objawy przemęczenia pojawiają się wówczas, kiedy właśnie ciało mogłoby odpoczywać, czyli po okresie wzmożonego wysiłku, gdy są już warunki ku temu. Pomimo że jest możliwość wysypiania się, pacjent odczuwa permanentne zmęczenie, gorzej czuje się po wstaniu z łóżka niż przed pójściem spać. Cierpi również na problemy z pamięcią, koncentracją, bóle mięśni oraz głowy. Etymologia choroby nie jest znana, na pewno związana jest ze spadkiem odporności ciała a narażone są na nią osoby prowadzące niezdrowy styl życia i pracujące w trudnych warunkach. Z całą pewnością marynarze należą do grupy ryzyka.

Gdy rzeczywiście nie ma możliwości wysypiać się osiem godzin i spędzać weekendów na przyjemnym leniuchowaniu, warto zadbać o jakość tych niewielu chwil w których można odsapnąć. Oczywiście czasem czynny odpoczynek też jest mile widziany, gdy na statku znajduje się siłownia i można połączyć dbanie o kondycję fizyczną z odwentylowaniem emocji.

Jednak warto też zaopatrzyć się w dobrą relaksację na płycie albo innym nośniku. Polecam szczególnie trening autogenny Schultza, ponieważ sama muzyka relaksacyjna gdy jest źle dobrana może rozdrażniać.

Prowadziłam naukę relaksacji w jednostkach. Z początku bawiło to żołnierzy, po czasie stosowania tej metody ci, którzy byli narażeni na braki snu, chwalili jej skuteczność,

Dwadzieścia minut dobrze przeprowadzonej relaksacji, odzyskuje około cztery godziny snu, jest dobrą alternatywą na głęboki, choć krótki odpoczynek.

Najmilszą pochwałę tej metody jaką otrzymałam kiedyś od studenta nawigacji było stwierdzenie, że to lepsze nawet od alkoholu.

Z pewnością zdrowsze.

Małgorzata Szewc

Jak poradzić sobie ze zmęczeniem fizycznym i emocjonalnym.

Zmęczenie fizyczne pojawia się dosyć szybko, bo naładowane w domu baterie szybko się wyczerpują tempem życia na statku. Gdy ciało jest zmęczone, to hart ducha równie szybko opada.

Długotrwały stres na jaki jesteś narażony - bo ciężka wachta, bo kontrola jedna po drugiej, bo pogoda sztormowa, bo nie ma kiedy odespać, odkłada się w organizmie jak trucizna i atakuje w najmniej odpowiednim momencie. Stąd możesz mieć poczucie „deprechy”. Nic Ci się nie chce. Praca denerwuje, w czasie wolnym siedzisz i zastanawiasz się o co chodzi, wydaje Ci się, że wszystko trafi szlag i nic nie ma sensu.

Najtrudniejsze jest to, że nie masz z kim o tym porozmawiać. W pracy nie masz ochoty o tym mówić, z domem nie zawsze jest kontakt. A poza tym, czasem nie chcesz mówić, żeby nie martwić. Czasem też nie masz możliwości powiedzieć, bo żona lub partnerka też ma „dola” i jak zadzwonisz, to wyrzuci na Ciebie wszystkie żale. I wtedy to już sięgasz dna „niechcenia” i zmęczenia życiem. A jest praca do wykonania, ludzie, za których jesteś odpowiedzialny.

Co zrobić:

Przyjmij do wiadomości, że zmęczenie utrzymuje się długo i potrzeba czasu, żeby je zmniejszyć.

Jeśli na co dzień systematycznie dbasz o kondycję, czyli ćwiczysz, jesz w miarę możliwości zdrowo, nie pijesz alkoholu, nie palisz, nie bierzesz narkotyków, to Twoje ciało i umysł szybciej poradzi sobie ze zmęczeniem. Jeśli jesteś zwolennikiem innego trybu życia, też poradzisz sobie ze zmęczeniem, tylko że będzie to trwało dłużej.

Skoro pracujesz na morzu, to znasz ten stan zmęczenia, więc możesz przygotować się do tego. Jeśli dopiero zaczynasz, to też możesz to zrobić:

- Zaopatrzyć się i regularnie zażywać wit. C 1000, która wzmacnia organizm i łagodzi zmęczenie, oraz wit. D3 na poprawę nastroju.
- Pij dużo wody, dobrze nawodniony organizm łatwiej radzi sobie ze zmęczeniem,
- Zadbaj o jakość jedzenia. Porozmawiaj z innymi członkami załogi i kapitanem, tak aby dobrać jak najlepszą jakość posiłku w ramach stawki żywieniowej,
- Wyrzucić albo przynajmniej ograniczyć ze swojej diety cukier, bo on wbrew opiniom zabiera energię.

A ona jest Ci potrzebna, żeby przetrwać gorszy czas. Warto zasięgnąć rady dietetyka, który jest w stanie przygotować Ci zasady odżywiania tak, abyś mógł wykorzystać to, co jest dostępne na statku. Wiem, że nie jesteś na statku po to, aby zajmować się gotowaniem, jednakże na pewno możesz poprosić kucharza, żeby przygotował dla Ciebie posiłek wg Twoich potrzeb.

Kondycja fizyczna ma ogromne znaczenie. Zwłaszcza ta wypracowana w czasie pobytu w domu. Zatem znajdź konieczny czas na trening. Na początek wystarczy, gdy każdego dnia zrobisz 10 przysiadów, 10 pompek, 10 podciągnięć na drążku plus ćwiczenia rozciągające. Jest Ci to potrzebne, bo ciało które zna wysiłek i radzi sobie z pokonywaniem ograniczeń w ćwiczeniach, łatwiej znosi wyczerpanie spowodowane brakiem snu i zmęczeniem. Ćwicz w miarę możliwości na statku.

Zadbaj o to, abyś miał z kim porozmawiać o tym, że Ci trudno. Pamiętaj - to nie jest użalanie się nad sobą. Pod wpływem stresu i zmęczenia, przychodzą do głowy głupoty, tzw. „myśłokształty”, które powodują niepokój wewnętrzny. W takiej rozmowie chodzi o sprawdzenie czy to, co pod wpływem zmęczenia, pokazuje Ci umysł, jest prawdą, czy tylko wyobrażeniem. Mówiąc na głos o tych „myśłokształtach”, nabierają one innego znaczenia, plus „przegadanie” z drugą osobą, wtedy tracą na mocy. Przekonasz się, że to umysł pokazuje Ci błędny obraz. To tak jak w programach TV mówią Ci, co masz myśleć, a nie co Ty myślisz.

Pamiętaj, żeby była to osoba, która na czas takiej rozmowy, skupi się na Twojej sytuacji. Ty możesz zrobić dla niej to samo. Trzeba pozwolić się wygadać, „ponarzekać”, żeby wyrzucić to, że czujesz się podle, wszystko jest bez sensu, i najlepiej dajcie mi wszyscy święty spokój.

Zdaję sobie sprawę, że na statku wszyscy poddani są takiej samej presji i też mogą nie mieć energii do wspierającej rozmowy. Dobrym sposobem jest znalezienie kogoś na lądzie, z poza ekipy w pracy, ale taką osobę, która zna specyfikę pracy na morzu. Może kolega, który jest akurat na urlopie, znajomy, coach.

Niektórzy moi klienci piszą smsy, gdy czują, że mają dosyć. Wymiana wspierających wiadomości, pozwala odzyskać równowagę i energię. Możesz również umówić się ze swoją żoną, partnerką, żeby była takim wsparciem. Czyli, gdy miałeś trudny czas w pracy, to Ty masz „czas antenowy” i możesz powiedzieć o swoich trudnościach, bez porównywania do tego, jak akurat żonie jest kiepsko. Bo wiadomo, że w rodzinach marynarzy trudno jest po obu stronach i zazwyczaj w tym samym czasie.

Może być tak, że nie będziesz miał już siły fizycznej, nie będziesz miał akurat z kim porozmawiać, bo na środku oceanu zapomnij o zasięgu. Naucz się technik relaksacyjnych i je stosuj jeszcze zanim będziesz w pracy. Najlepiej nagraj sobie albo ściągnij na telefon, żeby mieć do nich łatwy dostęp.

Najważniejsze, to wyrzucić z głowy zwrot „walczę ze zmęczeniem”, bo walka też jest wysiłkiem, czyli dodatkowym ubytkiem energii. Zastąp go zwrotem: odpoczywam, mam energię i siłę. Staraj się jak najwięcej odpoczywać, nawet 10 min snu ratuje sytuację.

Przypomnij sobie wszystko co pozytywnie kojarzy Ci się z pracą na morzu. Przypomnij sobie, po co to robisz i dlaczego jest to ważne.

Pracuję na statku, bo:

- lubię morze
- zarabiam pieniądze na przyjemności i dla rodziny
- zwiedzam świat
- uczę się
- poznaję ludzi
- lubię taki styl życia
- dopisz swoje motto i wracaj do niego w chwilach zwątpienia.

Pamiętaj! Przeznaczenia nie unikniesz, ale możesz się do niego przygotować.

Katarzyna Dolak-Mazurek

SEAFARERHELP

W poprzednim numerze Biuletynu Morskiego rozpoczęliśmy cykl porad dla marynarzy i ich rodzin, o tym jak sobie radzić ze stresem i problemami.

Poniższy tekst także dotyczy tych zagadnień i być może wskaże drogę gdzie szukać pomocy w sytuacjach kryzysowych.

SeafarerHelp, działający w ramach ISWAN*, to całodobowa centrala pomocy i centrum obsługi telefonicznej w Londynie, zaprojektowana w celu świadczenia bezpłatnych i poufnych usług dla marynarzy i ich rodzin wymagających wsparcia lub pomocy.

Call center dostępny jest 24 godziny na dobę przez 365 dni w roku i obsługiwany przez przeszkolony personel, który mówi 27 językami dominującymi w branży żeglugowej.

+44 2073232737 help@seafarerhelp.org

Zapewnia poufny punkt pomocy, dostępny nie tylko telefonicznie ale także poprzez pocztę e-mail, skypa czy czat na żywo. Kiedy marynarz czuje się zestresowany, doświadcza prześladowania czy złych warunków pracy lub po prostu potrzebuje kogoś z kim mógłby porozmawiać – zawsze może liczyć na personel Seafarer Help, który zrobi wszystko aby go wesprzeć i udzielić wszelkiej możliwej pomocy.

Oto jeden z przykładów takiej interwencji.

Z zespołem Seafarer Help skontaktował się hinduski marynarz, który stwierdził w rozmowie, że „ma zamiar popełnić samobójstwo”. W ciągu ostatnich 4-ch miesięcy pobytu na statku czuł się samotny i zestresowany a nie chciał swoimi problemami obciążać rodziny w kraju. Nie chciał także rozmawiać o swoich problemach z innymi członkami załogi z obawy o brak zrozumienia a także z obawy, że jak ujawni swój stan psychiczny to zostanie to zgłoszone do armatora i zostanie odesłany do kraju. Marynarz ten mówił: „ wiem, że każdy ma jakieś problemy, ale czuję, że dalsze tłamszenie ich w sobie tylko pogorszy moją sytuację ale ujawniając je innym członkom załogi niczego nie polepszę i nie odzyskam spokoju”.

➤ Zapewnienie wsparcia emocjonalnego to część serwisu SeafarerHelp, którego pracownicy, dzięki wielojęzyczności, mają możliwość udzielenia marynarzowi pomocy i pozwalają mu wyrazić we własnym języku swoje obawy i wątpliwości.

Zespół Seafarer Help zapewnił hinduskiemu marynarzowi poufność i wysłuchanie go oraz przedstawienie nurtujących go problemów. Zaczęły się one już w jego młodości, gdy jako młody chłopak trafił do szkoły z internatem, gdzie po raz pierwszy doświadczył samotności i tęsknoty za domem. Dorastając wyłącznie w męskim środowisku czuł się porzucony i zupełnie nieprzygotowany na relacje z kobietami. Przeżył dwa nieudane związki i gdy trafił na statek czuł się jeszcze bardziej samotny i zaczęły nadochodzić go myśli samobójcze. Po długich rozmowach z marynarzem zespół Seafarer Help odpowiedział mu jakie na początek ma możliwości samopomocy i zwrócił mu uwagę, że już sam fakt, że przyznał się do zamiaru samobójstwa jest aktem odwagi i świadczy o dużej sile jego charakteru. Zaoferowano mu pomoc w znalezieniu specjalistycznej opieki. Za zgodą marynarza zespół SeafarerHelp znalazł w Bombaju profesjonalnego doradcę i zorganizował sesje, które mogłyby być dostosowane do możliwości kontaktu z marynarzem w czasie jego pobytu w morzu. Ostatecznie jednak marynarz zrezygnował z tych sesji ale przez następne 6 miesięcy zespół Seafarer Help utrzymywał z nim kontakt i sprawdzał jego postępy i samopoczucie. Marynarz przyznał, że ogromnie ceni sobie ten kontakt i wsparcie jakie otrzymuje od zespołu. Powiedział, że jest za to bardzo wdzięczny i dzięki pomocy SeafarerHelp nie odczuwa już takiego obciążenia psychicznego.

W chwili gdy o tym piszemy marynarz ten jest w domu na urlopie. Powiedział zespołowi Seafarer Help, że czuje się bardzo dobrze i teraz, dzięki ich wsparciu, całą swoją energię skupia na uczestnictwie w kursach i przygotowaniu do egzaminów, które ułatwią mu jego dalszą karierę zawodową.

Zespół Seafarer Help zapewnia długoterminową opiekę tym wszystkim, którzy napotykają na rozmaite trudności i zmagają się ze stresami.

Jeżeli jesteś marynarzem lub członkiem rodziny marynarza i potrzebujesz kogoś z kim mógłbyś porozmawiać w zaufaniu – pamiętaj, że zawsze możesz skontaktować się z zespołem SeafarerHelp, którego wszystkie dane kontaktowe znajdziesz na stronie www.seafarer-help.org

*ISWAN (International Seafarers Welfare and Assistance Network) – to międzynarodowa sieć pomocy Społecznej dla marynarzy. Została założona w 2000 roku przez przedstawicieli organizacji charytatywnych Marynarzy, związków zawodowych i pracodawców żeglugowych Wielkiej Brytanii. ISWAN zapewnia pomoc marynarzom, którzy znajdują się w trudnej sytuacji, porzuconym, źle traktowanym, którzy nie mogą skontaktować się z rodzinami lub padli ofiarami kradzieży czy zmagają się z wyzwaniem psychologicznymi.

(tł. News from ISWAN)



Przyjrzyj się starannie zanim podpiszesz...

Kolejny raz przypominamy o konieczności poświęcenia szczególnej uwagi przy podpisywaniu marynarskich umów o pracę.

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

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

Nie podejmuj pracy na statku bez umowy o pracę na piśmie.

- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco, albo kontraktu wiążącego Ciebie z warunkami pracy, z którymi jesteś nie zapoznany
- Sprawdź, czy podpisana umowa odnosi się do Układu Zbiorowego Pracy (CBA) Jeżeli tak, upewnij się, że w pełni znane są Tobie warunki CBA oraz zachowaj jego kopie wraz z umową.
- Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy zezwalającej na dokonywanie zmian okresu obowiązywania kontraktu według wyłącznego uznania armatora. Wszelkie zmiany uzgodnionego okresu powinny być wprowadzone za obojętną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wypłacane wynagrodzenie zasadnicze i upewnij się, że podstawowy czas pracy jest wyraźnie zdefiniowany (na przykład 40,44 lub 48 godzin tygodniowo)
- Upewnij się, na jakich zasadach odbywa się praca w nadgodzinach. Może to być ryczałt za wszystkie nadgodziny lub każda nadgodzina liczona osobno.
- MOP stwierdza, że wszystkie nadgodziny powinny być opłacane wg stawki wynoszącej minimum 1,25 normalnej stawki godzinowej.
- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa ile otrzymasz dni płatnego urlopu miesięcznie. MOP stwierdza, że urlop płatny nie powinien być krótszy niż 30 dni rocznie (2,5 dnia za miesiąc kalendarzowy)
- Upewnij się, że kwoty wynagrodzenia zasadniczego, nadgodzin i za urlop są wyraźnie i oddzielnie wyszczególnione w umowie
- Nie podpisuj umowy zezwalającej armatorowi na wycofanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie kontraktu. Powinieneś być uprawniony do pełnej wypłaty wynagrodzenia pod koniec miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że odpowiadasz za pokrycie

jakiejś części kosztów dotarcia na statek lub repatriacji.

- Nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę ograniczającą Twoje prawo do wstąpienia lub kontaktowania się ze Związkiem Zawodowym.
- Miej świadomość, że kontrakty nie zawsze zawierają szczegóły dotyczące dodatkowych świadczeń. Dlatego powinieneś uzyskać potwierdzenie w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania wynikającego z umowy, jakie odszkodowania zostaną wypłacone między innymi w przypadku: **utruty statku, utraty mienia osobistego, przedwczesnego zakończenia kontraktu, choroby lub uszkodzenia ciała i inwalidztwa, śmierci (kwota wypłacana rodzinie), pracy w rejonach zagrożonych atakami pirackimi.**
- Zachowaj kopię podpisanej umowy
- Pamiętaj, niezależnie od warunków, każdy kontrakt, umowa do jakich dobrowolnie przystąpisz, uznane są za prawnie wiążące.

Na podstawie: Biuletyn Marynarski ITF

Prezentujemy dalszą część „Często zadawanych pytań” (FAQ) przygotowanych przez Międzynarodowe Biuro Pracy w Genewie.

Często zadawane pytania – FAQ.



International
Labour
Organization

W jaki sposób korzystać z FAQ?

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 konstrytuanty, 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.

Zamierzeniem jest być łatwo dostępnym źródłem informacji uaktualnianym regularnie aby udzielać pomocy osobom zaangażowanym w studia nad lub stosowaniem MLC, 2006, w znajdowaniu odpowiedzi na pytania jakie mają w związku z innowacyjną Konwencją MOP.

Należy odnotować, że odpowiedzi zamieszczone w FAQ nie mogą same w sobie cytowane być jako autorytatywne opinie prawne. Wynika to z faktu, że w pierwszym rządzie, precyzyjne wymagania Konwencji zawarte są w przepisach i prawach przyjętych przez każdy kraj dla wdrożenia MLC, 2006. Dlatego nie może udzielona zostać żadna autorytatywna odpowiedź na jakiegokolwiek pytanie bez odniesienia się do mającego zastosowanie krajowego systemu prawnego. W drugim rządzie, zamiarem odpowiedzi w ramach FAQ jest raczej krótkie i zwarte wyjaśnienie a nie opinie prawne. Takie opinie uzyskać można w MOP na wniosek rządów oraz organizacji armatorów i marynarzy i przy założeniu, że jedynie Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości jest kompetentny do udzielania autorytatywnej interpretacji międzynarodowych Konwencji pracy.

C1.3 Wyszkolenie i kwalifikacje

C1.3.a. Czy certyfikacja STCW spełnia wymagania wyszkoleniowe MLC, 2006?

Tak. Na podstawie Prawidła 1.3, ustęp 3 MLC, 2006, wyszkolenie i kwalifikacje zgodne z zobowiązującymi instrumentami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską, uznawane muszą być jako spełniające wymagania MLC, 2006.

C1.3.b. Czy te wymagania wyszkoleniowe mają zastosowanie do marynarzy nie objętych STCW ?

Prawidło 1.3, ustęp 2 MLC, 2006 stanowi, że marynarzom nie wolno wykonywać pracy na statku jeśli pomyślnie nie ukończyli przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa osobistego na statku. Wymaganie to ma zastosowanie do wszystkich marynarzy, niezależnie od pełnionych przez nich na statku obowiązków. Kwestia innego przeszkolenia lub kwalifikacji dla marynarzy nie objętych wymaganiami STCW zależna będzie od mających znaczenie wymagań krajowych dotyczących pracy jaką marynarz ma wykonywać na statku. Na przykład, od osoby wynajętej jako pielęgniarka lub lekarz na statku oczekiwać się będzie spełnienia wszelkich krajowych norm dotyczących tego stanowiska.

Jednakże właściwa władza Członka nie będzie odpowiedzialna za szkolenie lub ocenę osoby na to stanowisko, ale po prostu wymagać będzie od armatorów zagwarantowania, że personel spełnia odnośne standardy krajowe. Koncepcja ta zamieszczona jest w ustępie 1 Prawidła 1.3. Jeśli chodzi o personel hotelowy, włącznie z kucharzami statkowymi,

MLC, 2006 ustanawia pewne wymagania wyszkoleniowe w Prawidle 3.2 oraz w związanych Normach i Wytycznych.

C1.3.c. Czy kraje nadal związane są Konwencją dotyczącą świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, 1946 (No. 4)?

Zgodnie z Prawidłem 1.3, ustęp 4 MLC, 2006, zobowiązania wynikające z Konwencji MOP No. 74 zostają zastąpione wszelkimi zobowiązującymi postanowieniami obejmującymi to zagadnienie przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską¹. Postanowienia takie zostały obecnie przyjęte jako część „Poprawek manilijskich” 2010 do STCW. Kraje, które ratyfikowały Konwencję No. 74, a potem ratyfikowały, 2006, będą, z chwilą jej wejścia w życie, związane z odnośnymi postanowieniami STCW i nie będą ich już wiązały postanowienia Konwencji No. 74. [patrz C1.3.d Dlaczego do niniejszego Prawidła nie ma postanowień Kodeksu?]

C1.3.d. Dlaczego do niniejszego Prawidła [1.3] nie ma postanowień Kodeksu?

W roku 2004 Przygotowawcza Techniczna Konferencja Morska (PTMC) zdecydowała, że po tym Prawidle nie powinny następować żadne wskazania, że jego postanowienia mogą podlegać Normom lub Wytycznym. Stało się tak w reakcji na komunikat ze strony IMO odnośnie woli przejścia odpowiedzialności za wyszkolenie i certyfikację starszych marynarzy, jeśli takowe przeniesione zostaną przez MOP. PTMC wyraziła zgodę na takie przeniesienie, ale zgodziła się także z opinią, że niezbędne jest włączenie do MLC, 2006 postanowień ogólnych dotyczących wyszkolenia, z uwagi na kompleksowy charakter tej skonsolidowanej Konwencji i celem uzasadnienia zamknięcia Konwencji dotyczącej minimalnych kwalifikacji zawodowych kapitanów i oficerów marynarki handlowej, 1936 (No. 53) oraz Konwencji dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, 1946 (No. 74), które zamieszczone są w wykazie w Artykule X a także celem zagwarantowania, że cały personel mogący nie być objęty przez postanowienia Konwencji IMO STCW jest przeszkolony lub w inny sposób wykwalifikowany [patrz C1.3.b. Czy niniejsze wymagania wyszkoleniowe mają zastosowanie do marynarzy nie objętych STCW?]. Odnotować należy, że przeniesienia odpowiedzialności za wyszkolenie i certyfikację do IMO nie obejmuje kucharzy okrętowych, a sprawa ta nadal pozostanie w MOP i zajęto się nią w Tytule 3 Konwencji.

C1.3.e Czy kucharze statkowi muszą być wyszkoleni?

MLC, 2006 wymaga aby kucharze statkowi byli wyszkoleni i wykwalifikowani [patrz C3.2.c Czy kucharze statkowi muszą być certyfikowani?] We wrześniu 2013 roku odbyło się międzynarodowe spotkanie trójstronne ekspertów celem przyjęcia Wytycznych ws. szkolenia kucharzy statkowych. Wytyczne te są dostępne na stronie internetowej MOP MLC, 2006.1

C1.3.f Na czym polega osobiste przeszkolenie bezpieczeństwa na statku?

Czy istnieje specyficzny program szkoleniowy?

Odniesienie do osobistego przeszkolenia bezpieczeństwa dotyczy podstawowego przeszkolenia na podstawie konwencji IMO STCW wszystkich marynarzy celem zapewnienia bezpieczeństwa osobistego na statku.

C1.3.g Czy wejście w życie MLC, 2006 dla danego kraju wpływa na ważność jakichkolwiek świadectw wystawionych marynarzom (np. wyszkolenia kucharzy, świadectw zdrowia)

Data wejścia w życie Konwencji dla danego kraju nie ma bezpośrednio znaczenia dla jakichkolwiek świadectw jakie zostały wystawione, takich jak świadectwa kucharzy statkowych, świadectwa zdrowia lub inne świadectwa związane z wyszkoleniem. Świadectwa powinny być uznawane jeśli chodzi o ich znaczenie niezależnie od faktu, że wystawione zostały przed wejściem w życie. Jeśli jednak wyszkolenie kucharzy statkowych lub badania lekarskie nie spełniają wymagań MLC, 2006, wówczas pojawiać się może pytanie, być może odnoszące się bardziej do tego czy Państwo bandery powinno uznać sytuację braku zgodności do celów inspekcji i wystawiania Morskiego Certyfikatu Pracy.

¹ Dostępne na stronie internetowej MOP MLC,2006 pod nagłówkiem „Monitoring and implementation tools” pod: www.ilo.org/mlc

Poradnik ITF dla marynarzy po Konwencji MOP o Pracy na Morzu, 2006 dostępny jest w biurze Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”



Źródło - archiwum

WYKAZ PAŃSTW Z KTÓRYMI POLSKA MA PODPISANĄ UMOWĘ O UNIKANIU PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA ORAZ OBOWIĄZUJĄCE MARYNARZY METODY UNIKANIA PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA

Lp.	Państwo	Rozliczanie dochodów w Polsce	Metoda stosowana do obliczenia należnego podatku	Możliwość zastosowania ulgi abolicyjnej
1	Albania	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
2	Algieria		Nie weszła w życie	
3	Arabia Saudyjska	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
4	Armenia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	NIE
5	Australia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
6	Austria	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
7	Azerbejdżan	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
8	Bangladesz	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
9	Belgia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
10	Białoruś	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
11	Bośnia i Hercegowina	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
12	Bułgaria	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
13	Chile	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	NIE
14	Chiny	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
15	Chorwacja	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
16	Cypr	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
17	Czarnogóra	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
18	Czeska Republika	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
19	Dania	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
20	Egipt	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
21	Estonia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	NIE
22	Etiopia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
23	Filipiny	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	-
24	Finlandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	NIE
25	Francja	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
26	Grecja	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
27	Gruzja	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
28	Guernsey	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
29	Hiszpania	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
30	Holandia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	NIE
31	Hongkong		Nie weszła w życie	
32	Indie	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
33	Indonezja	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
34	Iran	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	-
35	Irlandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
36	Islandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
37	Izrael	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
38	Japonia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	--
39	Jersey	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
40	Jordania	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
41	Kanada	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	NIE
41	Katar	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
42	Kazachstan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
43	Kirgistan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
44	Korea Płd.	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
45	Kuwejt	zwolnienie	Wyłączenie z progresją	

46	Liban	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
47	Litwa	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
48	Luksemburg	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
49	Łotwa	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
50	Macedonia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	NIE
51	Malezja	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
52	Malta	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
53	Maroko	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
54	Meksyk	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
55	Mołdawia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
56	Mongolia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
57	Niemcy	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
58	Nigeria		Nie weszła w życie	
59	Norwegia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	-
60	Nowa Zelandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
61	Pakistan	zwolnione	Wyłączenie z progresją	--
62	Portugalia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
63	Republika Płd. Afryki	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
64	Rosja	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
65	Rumunia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
66	Serbia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	NIE
67	Singapur	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
68	Słowacka Republika	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
69	Słowenia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
70	Sri Lanka	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
71	Stany Zjednoczone	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
72	Syria	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
73	Szwajcaria	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
74	Szwecja	zwolnione	Wyłączenie z progresją	--
75	Tadżykistan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
76	Tajlandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
77	Tajwan	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
78	Tunezja	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
79	Turcja	zwolnione	Wyłączenie z progresją	--
80	Ukraina	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
81	Urugwaj		Nie weszła w życie	
82	Uzbekistan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
83	Węgry	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
84	Wielka Brytania	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
85	Wietnam	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
86	Włochy	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-
87	Wyspa Man	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
88	Zambia		Nie weszła w życie	
89	Zjedn. Emiraty Arabskie	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne	TAK
90	Zimbabwe	zwolnione	Wyłączenie z progresją	-

Sporządzono na podstawie strony internetowej Ministerstwa Finansów oraz na podstawie opinii Dr Piotra Radź z Kancelarii Prawno – Podatkowej „Poncyliusz i Radź”, który prowadzi doradztwo podatkowe dla marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność.

Informujemy, iż powyższy artykuł posiada charakter stricte informacyjny w oparciu o dostępne materiały dot. rozliczeń podatkowych, zaczerpniętych z wyżej wymienionych źródeł. Nie stanowi porady podatkowej prawnej. Jedynym organem wydającym wiążące interpretacje podatkowe jest Izba Skarbowa wydająca je w imieniu Ministra Finansów lub posiadający certyfikat MF Doradcy Podatkowi.



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

Adres zamieszkania - miejscowość

Ulica

Telefon

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość

Ulica

PESEL

Kod pocztowy

Nr domu

Nr lokalu

Telefon komórkowy

Kod pocztowy

Numer

Spisano z ustawy o związkach zawodowych z dnia 25.06.2001 r. (Dz. U. nr 129 poz. 2075) w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o związkach zawodowych w zakresie stosowanym dla armatorów poprzez NSZZ „Solidarność” i innych tekstów dotyczących. Wszelkie zmiany w tym zakresie zostały uwzględnione w niniejszym formularzu.

Data

Podpis

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Gerwil Polska c.d.

Przewlekłość postępowania, sędziowie zbyt obciążeni pracą, zasądzenie kwoty 5.000 zł na rzecz skarżącego, od Sądu za opóźnienia. Tak wygląda sprawa która OMK prowadzi od 2014 roku przeciwko Gerwil Crewing Polska w imieniu jednego z marynarzy należących do naszej Organizacji. Przypominamy, iż Gerwil Crewing Polska była przedstawicielem, nadal funkcjonującej holenderskiej firmy Gerwil Crewing z Holandii, zajmującej się obsługą barek rzecznych.

Wszystko układało się w miarę poprawnie do czasu gdy Gerwil Polska przestał wypłacać wynagrodzenie polskim marynarzom.

OMK złożyło kilka zawiadomień do Państwowej Inspekcji Pracy, zawiadomienie do prokuratury (które zostało uchylone) jak i podjęliśmy szereg działań aby Sąd mógł poprawnie rozpoznać przeprowadzić postępowanie.

Pomimo wszelkich działań przeprowadzonych z naszej strony (ze względu na postępowanie nie będziemy w chwili obecnej ujawniać), a wymagających sprawnego działania wymiaru sprawiedliwości nic się nie wydarzyło poza tym że Sąd „sam siebie ukarał”. Nie jest to pierwsze 5 tys. zł kary nałożonej na Sąd w sprawach które prowadzimy. Może za daleko idąca dygresja z naszej strony, ale może lepiej by było zatrudnić więcej osób w naszych Sądach zamiast narzucać sobie kary za przewlekłość.

Tymoteusz Listewnik



Marynarz z zaświadczeniem o ukończonym kursie na poziomie zarządzania w akredytowanym Ośrodku Szkoleniowym kontra absolwent Akademii Morskiej z dyplomem ukończenia uczelni na poziomie zarządzania.

Czy są stosowane podwójne standardy przez Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną?

Marynarz z OMK napisał do nas e-maila z informacją, że Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna stosuje podwójne standardy, dopuszczając do egzaminów kwalifikacyjnych oficerów, którzy ukończyli kurs na poziomie zarządzania w okresie 5 lat od daty uzyskania przez nich zaświadczenia o ukończeniu kursu, natomiast absolwentów Akademii Morskich posiadających uznanie na poziomie zarządzania, którzy ukończyli uczelnię i uzyskali dyplom, Komisja dopuszcza do egzaminu kwalifikacyjnego w dowolnym okresie, nawet po 10 latach.

Wystąpiliśmy ze stosownym zapytaniem do Centralnej Komisji Egzaminacyjnej przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:

Odpowiadając na państwa e-mail z dnia 24.11.2017 r. pragnę poinformować, że w świetle ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2015 poz. 1320)

okres przejściowy wskazany w art. 7 ustawy, dotyczy wszystkich dyplomów ukończenia uczelni morskich wydanych przed dniem 1 stycznia 2017 r. na kierunkach i w specjalnościach uznanych w danym okresie.

Ponadto, zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, zgodnego z konwencją STCW wystawione przez Morską Jednostkę Edukacyjną lub uznany ośrodek szkoleniowy przez Dyrektora Urzędu Morskiego, zgodnie z wcześniej obowiązującymi przepisami, mają odzwierciedlenie w ww. przepisie. Odrębność stanowi tu okres ważności tych dokumentów. W obowiązującym stanie prawnym, tj. od 1 stycznia 2017 r., okres ważności dyplomu to 7 lat, a okres ważności zaświadczenia o ukończeniu szkolenia to 5 lat, termin ważności dla dyplomów i zaświadczeń wydanych przed datą 1 stycznia 2017 r. liczony jest od tej daty, natomiast dla tych dokumentów wydanych po dacie 1 stycznia 2017 r. od dnia wydania.

Reasumując przy weryfikacji dokumentów kandydata do egzaminu kwalifikacyjnego, Wydział Dokumentów Marynarskich Urzędu Morskiego dopuszcza do egzaminu osoby które ukończyły szkolenie przed 1 stycznia 2017 r.

(bez dolnej granicy wystawienia zaświadczenia, z ważnością do 1 stycznia 2022 r., a dla absolwentów Akademii Morskich (bez dolnej granicy uzyskania dyplomu) na poziomie operacyjnym i zarządzania do 1 stycznia 2024 r.

Przy zaistniałych wątpliwościach prawnych każdy kandydat do egzaminu kwalifikacyjnego otrzyma wyjaśnienie drogą e-mailową, telefoniczną lub gdy zgłosi się osobiście.

Wszelkie informacje kontaktowe do CMKE znajdują się w zakładce CMKE na stronie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem
Kpt. Piotr Bidziński
Przewodniczący CMKE

Reasumując, z odpowiedzi wynika, że absolwenci Akademii Morskich, którzy uzyskali dyplom ukończenia uczelni przed 01/01/2017 r. mają możliwość przystąpienia do egzaminu w terminie do 01/01/2024 r., natomiast jeżeli dyplom ukończenia uczelni uzyskali po 01/01/2017 r. mogą przystąpić do egzaminu w terminie 7 lat od daty uzyskania dyplomu.

Oficerowie kończący kurs w Ośrodku Szkoleniowym przed 01/01/2017 r. posiadający zaświadczenie o ukończonym kursie (bez granicznej daty) mogą przystąpić do egzaminu w terminie do 01/01/2022, natomiast oficerowie kończący kurs po 01/01/2017 r. mogą przystąpić do egzaminu w terminie do 5 lat.

Różnica 2 lat wynika z dwustopniowego systemu nauczania w uczelniach wyższych i ma na celu zapewnienie 5. letniego okresu możliwości przystąpienia do egzaminu również studentom decydującym się na 2. letnie studia magisterskie

B.S.

Pamiętaj – pozostaw kopię swojego kontraktu w domu

W ostatnich miesiącach OMK odnotowała kilka przypadków, gdzie żony za zgodą marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych zgłosiły się z prośbą o interwencje w sprawie ich mężów, przebywających na burcie statku. Zgłoszone przypadki dotyczyły mobbingu, przedłużającego się kontraktu, opóźnienia w wypłaceniu zaległego wynagrodzenia.

Aby rozpocząć proces pomocy, przede wszystkim musimy zapoznać się z treścią warunków zatrudnienia, na jakie zdecydował się marynarz podpisując kontrakt z armatorem oraz znać nazwę statku, banderę i numer IMO statku

Po pierwsze-musimy wiedzieć, czy statek pokryty jest układem zbiorowym ITF, który gwarantuje bezpieczne wa-

runki zatrudnienia, czy też marynarz podpisał tzw. warunki armatorskie i określające zasady wynagradzania za pracę lub może w ogóle nie podpisał kontraktu – co też się zdarza niestety.

Bez wglądu w dokumenty podpisane przez marynarza, nie ma możliwości rozpoczęcia roszczenia.

Pamiętajmy o zabezpieczeniu w razie wystąpienia kryzysowej informacji – zostawmy kopię dokumentów dotyczących zatrudnienia i wszystkie dane kontaktowe do OMK osobie wskazanej w deklaracji członkowskiej jako osobą upoważnioną do kontaktów z OMK.

B.S.

Informacja dla marynarzy poszukujących dokumentów osobowo-płacowych do celów emerytalno-rentowych i do ustalenia kapitału początkowego



Ostatnio kilku marynarzy zwróciło się do nas z prośbą o ustalenie miejsca składowania swoich akt osobowo – kadrowych dot. swojego zatrudnienia w zlikwidowanych już przedsiębiorstwach.

Poniżej informacja, która ułatwi dotarcie do miejsc składowania akt

Akta osobowe i płacowe, stanowiące podstawę do wystawienia świadectwa pracy i poświadczenia otrzymywanego wynagrodzenia, potrzebne pracownikom do ustalenia wymiaru emerytury w ZUS, zaliczane są do dokumentacji niearchiwalnej. W związku z tym posiadają ustalony przez ustawodawcę czasowy okres przechowywania, po którym są niszczone. Dla dokumentacji osobowej okres przechowania wynosi i wynosił 50 lat. Akta płacowe (listy płac, karty wynagrodzeń) przechowuje się obecnie również 50 lat. Jednak do czasu wejścia w życie ustawy z dnia 17 października 1991 r. o rewaloryzacji emerytur i rent, o zasadach ustalania emerytur i rent oraz zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 104, poz. 450, np. 7 oraz rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 15 stycznia 1991 r. w sprawie zasad prowadzenia rachunkowości (Dz. U. Nr 10, poz. 35, par. 45) przedłużających okres przechowywania dokumentacji płacowej – obowiązywał dwunastoletni okres przechowywania wyznaczony wcześ-

niej obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Tak więc dokumentacja płacowa sprzed 1980 r. mogła zostać zgodnie w obowiązującymi wówczas przepisami zniszczona.

Dokumentację pracowniczą ma obowiązek przechowywać zakład pracy.

W przypadku jego likwidacji należy zwrócić się do jego następcy prawnego, lub do organu założycielskiego albo nadrzędnego byłego przedsiębiorstwa. Np. akta zakładu komunalnego mogą być przechowywane w urzędzie miejskim, natomiast przedsiębiorstwa, których organem założycielskim był wojewoda w urzędzie wojewódzkim.

Bardzo pomocna przy poszukiwaniu dokumentów zlikwidowanych przedsiębiorstw jest stworzona przez **Naczelną Dyрекcję Archiwów Państwowych** na stronie internetowej

<http://ewidencja.warszawa.ap.gov.pl/miejsca.php>

ogólnopolska baza danych o miejscach przechowywania dokumentacji osobowej i płacowej pracodawców. Każde z archiwów wpisuje do bazy informacje o przechowywanej przez siebie dokumentacji a także dane o przechowywanych akt osobowych i płacowych z własnego obszaru działania.

B.S.

Informacja o udziale Organizacji Marynarzy Kontraktowych w 20. Jubileuszu Polsko-Niemieckiej Rady Kobiet

W dniach 20-22 października b.r. Polsko – Niemiecka Rada Kobiet spotkała się w Szczecinie, w związku z 20. Rocznicą powstania tej międzynarodowej Organizacji, skupiającej członków związków zawodowych DGB Meklemburgia Przednia z Niemiec i NSZZ Solidarność z Polski.



Zdjęcie: Redakcja Biuletynu Morskiego

W dniu 21 października odbyła się uroczysta Konferencja poświęcona historii powstania Rady, która zajmuje się od 20 lat upowszechnianiem informacji z zakresu prawa pracy, zasad funkcjonowania czynnych zawodowo kobiet w rodzinie i w społeczeństwie, poprawianiem warunków funkcjonowania kobiet na rynku pracy, diagnozuje również problemy z obszaru dyskryminacji kobiet również w zawodach dotychczasowo zarezerwowanych dla mężczyzn, zajmuje się wymianą doświadczeń i prezentacją dobrych praktyk z zakresu kwestii dotyczących równouprawnienia i współpracy transgranicznej.

Gościliśmy główne władze niemieckich związków zawodowych.

Ze strony Niemiec zaproszenie przyjęli : **Uwe Polkien** – Przewodniczący związku zawodowego DGB z Niemiec, **Volken Schulz** DGB Stralsund, **Swen Ohlert** z Komitetu młodzieżowego związku IC BCE.

Ze strony Polskiej NSZZ Solidarność gościliśmy wspierających działania Rady Wiceprzewodniczącego Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność **Janusza Maciejewicza** oraz **Dariusza Głogowskiego** Przewodniczącego NSZZ Solidarność ZM „Agryf”,



Na zdjęciu: Janusz Maciejewicz, Wiceprzewodniczący OMK

Zaproszenie na to wydarzenie przyjęli również: **Mecenas Bartłomiej Sochański**, Konsul Honorowy Niemiec w Szczecinie oraz **Pani Barbara Igielska**, Dyrektor Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie.

Projekt Jubileusz XX Lecia istnienia Polsko Niemieckiej Rady Kobiet/Das 20. Jubiläum des Deutsch-Polnischen Frauenrates był dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz budżetu państwa (Fundusz Małych Projektów w ramach Programu Współpracy Interreg V A Meklemburgia-Pomorze Przednie / Brandenburgia/Polska w Euroregionie Pomerania)”.
Bożena Szmajdzińska

Kolejna coroczna zabawa z Mikołajem dla dzieci marynarzy należących do Organizacją Marynarzy Kontraktowych już na nami.

01 grudnia dzieci marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych spotkały się z Okazji Święta Mikołaja, jak co roku na zabawie w Szczecinie, w Sali Zabaw przy ul. Europejskiej 33.

Zabawa była pełna animacji i niespodzianek. Miło nam jest do dzisiaj odbierać telefony i e-maile z informacją, że było fajnie. Do zobaczenia - mamy nadzieję - za rok ;)



Dla dzieci, które nie mogły uczestniczyć w zabawie z uwagi na miejsce zamieszkania, paczki w dniu 01/12 zostały wysłane listem poleconym (na zdjęciu poniżej).



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.

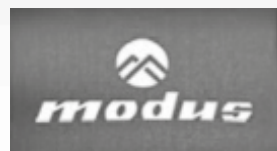
Szczegóły na naszej stronie internetowej, w zakładce: marynarze mają taniej.

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
Kolumba 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

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 uzdrowiskowych w Polsce, nie tylko ze względu na walory lecznicze wód siarczkowych, ale także ze względu na malowniczość położenia samego miasta, atrakcyjność zachowanej architektury uzdrowiskowej oraz życzliwość 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 Wnętrz

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%

Historia

DRAMATYCZNE LOSY POLSKICH OFICERÓW MARYNARKI WOJENNEJ PO 1945 R.

Poniżej przedstawiamy kolejne fragmenty opracowania profesora Dariusza Nawrota pt „Historia korpusu oficerskiego Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej: Post Scriptum. Streszczenie” – Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej Rok L II NR 1 (184) 2011. Fragmenty opracowania prezentujemy za zgodą profesora Dariusza Nawrota.

(Podtytuły i podkreślenia pochodzą od redakcji)

II ODCINEK

Polska po 1945 – początek i organizacja terroru

„.....W styczniu powołano do życia Prokuraturę i Marynarski Sąd Wojskowy, a dwa miesiące później Oddział Informacji MW. Szefem Informacji, podobnie jak prokuratury i sądu, został oficer oddelegowany z Armii Radzieckiej. tym samym czasie przystąpiono do tworzenia aparatu polityczno-wychowawczego dla przyszłej Marynarki Wojennej. Zadanie zorganizowania tego aparatu powierzono płk. Józefowi Urbanowiczowi. Zakres działalności Urbanowicza był jednak znacznie szerszy. Świadczy o tym udział w pracach tzw. Polskiej Misji Wojskowej, która w pierwszej połowie maja 1945 roku udała się do Moskwy w celu uzyskania pomocy kadrowej dla Marynarki Wojennej. W następstwie przeprowadzonych wówczas rozmów, przebiegających w atmosferze „pełnego zrozumienia”, władze radzieckie, mając na względzie własne interesy polityczne, już w czerwcu skierowały do Polski swoich specjalistów morskich. Zespołem specjalistów dowodził kapitan I rangi (komandor) Iwan Szylingowski. Przygotowany pod jego kierownictwem plan organizacji polskich sił morskich stał się podstawą rozkazu Naczelnego Dowódcy gen. M. Roli-Żymierskiego nakazującego utworzenie: dowództwa, sztabu głównego i zarządu polityczno-wychowawczego Marynarki Wojennej. ...Tworzona w powojennych realiach geopolitycznych Polska Marynarka Wojenna rozwijała się w ścisłym powiązaniu ze Związkiem Radzieckim. Wszystkie istotne dla jej przyszłości decyzje podejmowane były w następstwie uzgodnień dokonywanych między Naczelnym Dowództwem WP a Naczelnym Dowództwem Armii Czerwonej. Wyrazem powiązania, a nawet całkowitego uzależnienia od Moskwy organizowanej w tych warunkach Marynarki Wojennej była pierwsza obsada jej najważniejszych stanowisk. Na czele MW stanęli między innymi: kontradmirał Mikołaj Abramow — dowódca Marynarki Wojennej, kmr Iwan Szylingowski — szef Sztabu Głównego i kmr Józef Urbanowicz — zastępca dowódcy Marynarki Wojennej do spraw polityczno-wychowawczych. Podobnie wszystkie kierownicze stanowiska, łącznie z prokuraturą, sądem i wszechwładnym VIII Oddziałem Informacji Wojskowej, pełnili oficerowie radzieccy. **Ogółem na**

siedem istniejących w 1945 roku etatów admirałskich tylko dwa powierzono Polakom.

Oficerowie Marynarki Wojennej z niemieckich oflagów

...Zasadniczą większość byłych jeńców niemieckich stanowili oficerowie z oflagu II C Woldenberg. Łącznie w 1945 roku powróciło z niego do kraju 140 oficerów. Jeszcze podczas pobytu w Woldenbergu wszyscy oficerowie zawodowi, oficerowie czasu wojny, a także znaczna część oficerów rezerwy traktując to jako żołnierski obowiązek, deklarowała gotowość do dalszej służby w Marynarce Wojennej. Wychowani w duchu apolityczności armii czynili to w pełnym przekonaniu o kontynuowaniu swojej misji w powojennej Polsce. Większość byłych oflagowców prawie natychmiast po dotarciu do kraju zgłosiła się do dyspozycji komisji weryfikacyjnej. W sytuacji gdy na terenie Polski znajdowało się, nie licząc oficerów rezerwy, zaledwie 135 oficerów morskich (114 zwolnionych z niemieckich oflagów, 20 z terenu okupowanej Polski i kmr ppor. Tadeusz Kopiec, który jako jedyny przeżył wojnę na terenach ZSRR), nie zanotowano żadnego przypadku odrzucenia przez komisję weryfikacyjną próby byłego oficera Marynarki Wojennej II RP o przyjęcie do zawodowej służby wojskowej. Łącznie w 1945 roku wcielonych zostało 79 oficerów. Większość stanowili oflagowcy. Nowo wcieleni aktywnie włączyli się w realizację powierzonych im obowiązków służbowych. Licząc na powrót swoich kolegów z Wielkiej Brytanii, z dużym niepokojem obserwowali narastający proces sowietyzacji Polskiej Marynarki Wojennej. **Niespotykane w żadnym suwerennym państwie podporządkowanie interesów polskich imperialnej polityce Moskwy sprawiało również, że znaczna część oficerów, którzy później powrócili do kraju z niewoli niemieckiej, wybierała życie cywilne. Z kolei wielu, którzy już wstąpili do służby wojskowej, pragnąc powstrzymać postępującą w kraju sowietyzację, włączyło się w nurt działalności niepodległościowej.** Jednym z pierwszych był kpt. mar. Aleksander Kadulski, który po powrocie do kraju nawiązał kontakt z oddziałem AK w Krakowie. Aresztowany przez organa bezpieczeństwa publicznego po brawurowej ucieczce z więzienia zbiegł za granicę i jeszcze w sierpniu 1945 roku dotarł do Wielkiej Brytanii, gdzie wstąpił do PMW. Nie wszystkim jednak dopisywało takie szczęście. Tragiczny finał miała działalność niepodległościowa ppor. mar. Zbigniewa Smoleńskiego-Nieczuji i ppor. mar. Kazimierza Wróblewskiego, którzy po powrocie do kraju na podstawie skierowania z Rejonowej Komisji Uzupełnień trafili do komendy obozu dla jeńców niemieckich w Zimnych Wodach. Obaj jako żołnierze Armii Krajowej brali jednocześnie udział w akcjach przeciwko aktom komunistycznego bezprawia. W jednej z nich, w maju 1945 roku, na terenie Lasów Kabackich od kul żołnierzy NKWD zginął ppor. Wróblewski, natomiast ppor. Smoleński został rozstrzelany kilka miesięcy później na podstawie wyroku polskiego sądu wojennego.

Inną formą sprzeciwu wobec podporządkowania Polski Związkowi Radzieckiemu były próby ucieczki na Zachód. Zrealizowanie tego zamiaru, wraz ze wspomnianym już kpt. mar. Aleksandrem Kadulskim, powiodło się ośmiu oficerom. Dokonali tego, przechodząc przez zieloną granicę, względnie jako pracownicy floty handlowej schodząc ze statków w portach zagranicznych.

W gronie tym szczególnym przypadkiem był ppor. mar. Józef Macikowski, który zbiegł za granicę w 1945 roku już jako oficer ludowej Marynarki Wojennej...

...w grudniu 1945 roku odesłano do ZSRR kontradm. M. Abramowa, a na zwolnione przez niego stanowisko dowódcy Marynarki Wojennej powołano kmdr. dypl. Adama Mohuczego. Niewątpliwie wyjazd Abramowa i powierzenie obowiązków dowódcy Marynarki Wojennej polskiemu oficerowi było tylko symbolicznym gestem. Potwierdza to pozostanie nadal w PMW ponad trzydziestu oficerów Armii Czerwonej na czele z starszym doradcą przy dowódcy MW kmdr. Iwanem Szylingowskim i zastępcą dowódcy MW do spraw polityczno-wychowawczych kmdr. Józefem Urbanowiczem...

W tych warunkach objęcie przez Mohuczego (1 marca 1946 r. awansowany do stopnia kontradmirała) obowiązków dowódcy Marynarki Wojennej było nie tyle decyzją wojskową, co aktem politycznym. Niewątpliwie przy wyznaczaniu na to stanowisko brano pod uwagę fakt jego zwolnienia z zawodowej służby wojskowej przez — jak określano — sanacyjne władze w 1931 roku...

Wskutek podjętych działań administracyjnych służbę w Marynarce Wojennej do końca 1946 roku, łącznie z wcielonymi już wcześniej ochotnikami, pełniło 75 byłych jeńców oflagu II C Woldenberg. Tak zmobilizowanymi oficerami od pierwszych dni ich służby zajęli się Zarząd Informacji Marynarki Wojennej kierowany przez płk. Mikołaja Prystupę, który swoje szlify oficerskie zdobył w specjalnym wydziale NKWD pod nazwą „Smierszy” (Samodzielna instytucja radzieckiego kontrwywiadu wojskowego utworzona w kwietniu 1943 roku. Jej głównym zadaniem było ściganie szpiegów i zwalczanie zdrajców).

Oceny postaw politycznych byłych jeńców obozu w Woldenbergu dokonywały nie tylko organa Informacji MW. Potwierdzeniem tego są meldunki zastępcy dowódcy Marynarki Wojennej ds. polityczno-wychowawczych przesyłane bezpośrednio do Naczelnego Dowództwa WP. W jednym z takich meldunków z maja 1946 roku kmdr Urbanowicz poinformował MON o istnieniu w Marynarce Wojennej zorganizowanej grupy oficerów skupiającej w swoich szeregach „reakcyjny element”. Kierownikiem tej grupy w opinii autora meldunku był kmdr ppor. Jerzy Staniewicz, szef Oddziału Organizacyjno-Mobilizacyjnego Sztabu Głównego...

Oczyszczanie Marynarki Wojennej ze szczególnie niebezpiecznych...

Niemniej jednak, już w 1946 roku zapoczątkowany został proces oczyszczania Marynarki Wojennej ze szczególnie niebezpiecznych. Pierwszym, którego to dotknęło, był oficer wojennej promocji SPMW z 15 września 1939 roku i uczestnik walk SGO „Polesie” por. mar. Adam Dedio. Po ucieczce z niewoli niemieckiej wstąpił on w szeregi Armii Krajowej, a 17 maja 1946 roku został aresztowany pod zarzutem przynależności do organizacji „Semper Fidelis Victoria”. 14 lutego 1947 roku wyrokiem Sądu Marynarki Wojennej skazano go na karę śmierci. Wyrok wykonał pluton egzekucyjny z Oddziału Informacji MW30. Jako drugi na liście zwolnionych znalazł się kmdr ppor. Kazimierz Miładowski. Zwolnienie tego bardzo wysoko ocenianego przez dowódcę Marynarki Wojennej oficera było dużym zaskoczeniem. Admirał Mohuczy 12 marca publicznie dziękował Miładowskiemu za to, że po czteromiesięcznym poby-

cie w Niemczech przyprowadził odnalezione w Travemünde i Kilonii cztery polskie trałowce („Czajka”, „Mewa”, „Rybitwa” i „Żuraw”)...

Do pierwszego zbiorowego zwolnienia oficerów o przedwojennym rodowodzie doszło w kwietniu 1947 roku Wśród ośmiu zwolnionych określanych jako „zdecydowani reakcyjniści, wrogowie Polski Ludowej” znalazł się kmdr ppor. Bohdan Mańkowski, który w roli dowódcy przyprowadził ORP „Żbik” ze Szwecji do Polski. Obok tych zwolnień bardzo poważnym ostrzeżeniem dla wszystkich przedwojennych oficerów, którzy mieli jeszcze pewne złudzenia co do charakteru Marynarki Wojennej, w której służyli, były rozprawy sądowe: kwatermistrza Kadry MW kpt. mar. Edwarda Chybińskiego i kwatermistrza OSMW kpt. mar. Juliana Sławka. Kpt. Chybiński został skazany (22 maja 1948 r.) na siedem lat więzienia za „nadużycia gospodarcze” oraz za to, że „wnosił publicznie toasty, by korona pojawiła się na Orle Polskim”, natomiast kpt. Sławka skazano (12 czerwca 1948 r.) na dziesięć więzienia za rzekome niedopełnienie obowiązków służbowych. Dodać należy, iż skład sądu wziął pod uwagę list przesłany wcześniej na adres marszałka Żymierskiego, w którym anonimowy autor informował o jego „niechętnym stosunku do wychowanków LWP”.

...Czas tolerowania specjalistów, mimo nadal trudnej sytuacji kadrowej, uległ jednak znacznemu skróceniu, po tym jak w 1948 roku kierownictwo we władzach państwowych przejęła ekipa związana z osobą Bolesława Bieruta. Jaskrawym tego wyrazem było aresztowanie jesienią 1948 roku kmdr. Konstantego Siemaszki i kmdr. Władysława Sakowicza za ich rzekome zaniedbania w porcie wojennym w Gdyni. Na marginesie tej sprawy warto nadmienić, że w opinii kmdr. K. Siemaszki z 2 listopada 1945 roku znalazło się stwierdzenie ówczesnego dowódcy Głównego Portu MW kmdr. Murawiewa, który mówił: „Dzięki jego wytężonej pracy baseny portowe były na czas technicznie gotowe do przyjęcia jednostek pływających”.

Natomiast w opinii z 15 marca 1947 roku podpisanej przez dowódcę MW kontradm. W. Steyera i jego zastępcę ds. polityczno-wychowawczych kmdr J. Urbanowicza znalazły się tylko dwa zdania: „Reakcjonista, wróg Polski Demokratycznej, wróg Związku Radzieckiego, do zdemobilizowania. Konkretnie przyczyny uzgodnione z komisją”

Do aresztowanych oficerów dołączył były dowódca MW kontradm. Adam Mohuczy. Wszyscy trzej dostali długoletnie kary więzienia. Adam Mohuczy skazany na 15 lat zmarł w więzieniu w Sztumie w 1953 roku.

Kolejne fragmenty historii KORPUSU OFICERSKIEGO MARYNARKI WOJENNEJ II RZECZYPOSPOLITEJ w następnym wydaniu naszego Biuletynu Morskiego.



Zdjęcie: www.facta-nautica, za zgodą dr Piotra Mierzejewskiego

GOI SIĘ POD OPĄ- TRUNKIEM LINCZ	14	SILNIE AROMATYCZ- NA KAWA ARABSKA	12	MÓWIENIE BESZAMEL	23	TEREN POKRYTY TRAWĄ BRZUSZNY	31	SZANOWNNA NA KOPERCIE	43	FACHOWIEC MARTA, DAWNA PIO- SENKARKA	16	KARETKA RE- ANIMACYJNA ODPOWIADA W GÓRACH
20	45			8	3,59	JEDNOSTKA NATEŻENIA PRĄDŹ ELEK- TRYCZNEGO			44			
MIASTO W AZJATYCKIEJ CZĘŚCI ROSJI			52	26			37		53	21		
22							RODZAJ DWUSTRON- NEGO ZAMSZU		5,63			24
MIASTO W INDONEZJI	SMURF UWIELBIAJĄ- CY ŻARTY I WYGŁĘPY		KIEROWNIK ODDZIAŁU KOPALNI						7	OSOBA WYZNAJĄCA SKRAJNE POGLĄDY	13	SŁYNNY DYRYGENT AUSTRACKI
40	49										ZNAK GRAFICZNY GŁOSKI	11
CIĄG CHWIL		NIECHĘĆ PRETENSJA	33						36			
TADEUSZ, DAWNY MŁOCIARZ	25											
MISJONARZ, BRAT METODEGO		47										51
17	34	48			JEDNOSTKA ADMINISTRA- CYJNA W NIEMCZECH	18	NALEŚNIK STOP ODLEWNICZY MAŁA RYBKĄ	46	6			58
MA SZALE ... SZWED - ŁYŻWIARKA FIGUROWA	62				WIELKA RZĘKA AFRYKAŃSKA		39,61		1	MIKOŁAJ Z NAGŁOWIC		9,35
4,55	2	41	42		28		PRZEPIŁYWA PRZEZ MONACHIUM	30	15	19	57	
MINERAŁ, ODMIANA CHALCEDONU			32	27,56	RYBA ŻYJĄCA W MULISTYCH JEZIORACH I STAWACH	50	29,54			PRZEPIŁYWA PRZEZ PRZEMYSŁ	10	38



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	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63

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

Zapraszamy do rozwiązania hasła naszej krzyżówki, które jest myślą Alberta Einsteina.

Rozwiązanie prosimy przesłać listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 27/02/2018 r.

Można wygrać koszulkę lub 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



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



NSZZ "S" Pilotów Morskich
ul. Przemysłowa 6
80-542 Gdańsk
e-mail: nszz.pilot@portgdansk.pl



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

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