



Biuletyn Morski



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR 1 (87) STYCZEŃ - MARZEC 2018

ISSN 1426-1006

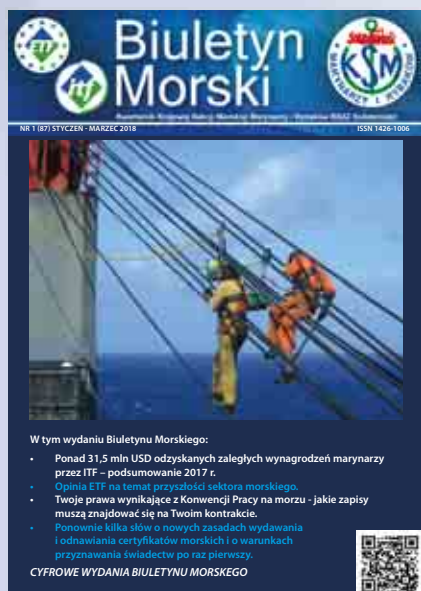


W tym wydaniu Biuletynu Morskiego:

- Ponad 31,5 mln USD odzyskanych zaległych wynagrodzeń marynarzy przez ITF – podsumowanie 2017 r.
- [Opinia ETF na temat przyszłości sektora morskiego.](#)
- Twoje prawa wynikające z Konwencji Pracy na morzu - jakie zapisy muszą znajdować się na Twoim kontrakcie.
- [Ponownie kilka słów o nowych zasadach wydawania i odnawiania certyfikatów morskich i o warunkach przyznawania świadectw po raz pierwszy.](#)

CYFROWE WYDANIA BIULETYNU MORSKEGO





Od Redakcji

Rozpoczynamy smutnym podsumowaniem kolejnej Kwartalnej Roczniczy Pamięci Marynarzy, którzy nie powrócili z morza. wspomnijmy o naszych Kolegach i Koleżankach, pamiętając słowa Księdza Jana Twardowskiego: „Nie umiera ten, kto trwa w pamięci żywych”.

W tym wydaniu Biuletynu przeczytacie między innymi:

- O zakresie działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, która negocjuje z armatorami płace i warunki pracy akceptowalne przez ITF.
- Informacje o zmianach dotyczących stref wysokiego ryzyka oraz o charakterze działań wojennych.
- O podsumowaniu roku 2017 i działaniach ITF na rzecz pomocy marynarzom - o sumie odzyskanych zaległych wynagrodzeń, o liczbie przeprowadzonych inspekcji na statkach
- Informacje z bieżącej działalności ETF.
- W stałym cyklu porad dla marynarzy, w tym o bezpieczeństwie pracy na morzu, o prawach wynikających z Konwencji o Pracy na morzu, o marynarskich umowach o pracę oraz ponownie o zasadach wymiany, odnawiania certyfikatów morskich po raz pierwszy w świetle wdrożonych zmian do Konwencji STCW.
- Umieściliśmy zaktualizowaną listę wszystkich Inspektorów ITF na świecie, do których w każdej chwili można się zwrócić o pomoc w razie kłopotów na burcie, powołując się na fakt przynależności do związku afiliowanego w ITF.
- O dalszych losach polskich oficerów Marynarki Wojennej po 1945 r.

W każdej chwili możecie Państwo skorzystać z możliwości sięgnięcia po wcześniejsze wydania Biuletynu Morskiego, korzystając z cyfrowego dostępu do zbioru BM. Zachęcamy również do rozwiązywania hasła krzyżówki, które stanowi motto Henryka Sienkiewicza.

Rozwiązanie prosimy nadsyłać do końca maja 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 Transportowców	6
Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców	9
Porady i informacje dla marynarzy	11
Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych.....	25
Historia.....	32

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 10 kwietnia 2018 r.

Zdjęcia na okładce:
Wyróżnione zdjęcie w I Konkursie Fotograficznym – Artystycznym „Z Morza o Morzu”, zorganizowanym przez Organizację Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność

Autor: Arkadiusz Gajdzik-Starszy Oficer



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

Smutne Kwartalne Rocznice.

10 stycznia 1965 r. - Zatonięcie MS Nysa

Do katastrofy drobnicowca MS Nysa doszło ok. godz. 22.30. Należał do Polskiej Żeglugi Morskiej i zbudowany został w Stoczni Gdańskiej. Zginęło 18 marynarzy

20 stycznia 1983r. – Zatonięcie MS Kudowa Zdrój

Do katastrofy doszło w godzinach porannych 20 stycznia 1983 roku w czasie sztormu na Morzu Śródziemnym. Zginęło 20 członków załogi. Ośmiu zdołano uratować.

08 lutego 1985 r. – Zatonięcie MS Busko Zdrój

Statek zatonął podczas sztormu. W wodzie zginęło 24 członków załogi. Zdołano uratować tylko jednego radiooficera.

Ok.. 27 lutego 1989 r. – Zatonięcie MS Kronos

Ostania rozmowa telefoniczna ze statkiem odbyła się w godzinach popołudniowych 26 lutego 1989 r. od tego czasu statek nie dał żadnego znaku życia. Akcję poszukiwawczą „ZAGINIONY STATEK” rozpoczęto w dniu 28 lutego 1989 r. przez Centrum Koordynacyjne Ratownictwa Morskiego w Lizbonie w celu ustalenia miejsca pobytu statku.

Poszukiwania z powietrza w dniach 5 i 6 marca 1989 r. nie przyniosły odnalezienia, ani statku, ani jego wraku. Poszukiwania kontynuowano aż do 13 marca 1989 r. Zaginęła 20. osobowa załoga.

13 stycznia 1993 r. – Zatonięcie MF Jana Heweliusza

Jednostka obróciła się do góry dnem o godz. 5.12.

Większość załogi i pasażerów zginęła z wyziębienia, wysokie fale zalewały tratwy ratunkowe. Temperatura wody wynosiła 2 stopnie Celsjusza. Dramatycznie przebiegała sama akcja ratunkowa. Na pokładzie promu znajdowały się 64 osoby, z których ocalało 9 marynarzy. W katastrofie zginęło 35 pasażerów i 20 marynarzy.

08 lutego 1997 r. – Zatonięcie MS Leros Strenght

Wysokie fale uszkodziły część dziobową masowca i jednostka zaczęła nabierać wody.

Na morzu odnaleziono jedynie puste tratwy ratunkowe i kilka kamizelek. Zginęło 20 polskich marynarzy.

02 stycznia 2015 r. Zatonięcie MV Cemfjord

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

Nie odnaleziono nikogo z ośmioosobowej załogi, siedmiu jej członków było narodowości polskiej.

Pamiętamy....

Związkowcy z GCT chcą układu zbiorowego

Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Gdynia Container Terminal SA, w środę 14 lutego br. powiesiła związkowe flagi i baner na płocie firmy. Jest to forma protestu, bowiem od 25 kwietnia 2017 r. związkowcy

nie mogą się doprosić, aby Zarząd GCT S.A. przystąpił do oczywistych negocjacji zakładowego układu zbiorowego pracy z „Solidarnością”. W październiku ub. r. „S” weszła w spór zbiorowy z kierownictwem GCT, który może doprowadzić do strajku.



Zdjęcie: <https://www.facebook.com/gctsolidarnosc>

Komisja Międzyzakładowa „S” funkcjonuje od 22 lutego 2017 r. Należy do niej 44 członków. GCT zatrudnia 150 osób na etatach, z tego około 80 osób stanowi administracja, pozostałe 70 osób to dokerzy, mechanicy, ekspedytorzy. To właśnie oni są członkami „S”. Pozostali pracownicy zatrudniani są poprzez agencje pracy. Jak twierdzi Marek Szymczak, Przewodniczący Komisji, związkowcy zgłosili chęć prowadzenia rozmów z Zarządem GCT, aby podpisać układ zbiorowy pracy. Swojego poparcia, dla postulatu zawarcia ZUZP udzielili Organizacji w GCT S.A. koledzy z Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” na swym czerwcowym posiedzeniu. Członkowie „S” z GCT wystosowali do Zarządu pisma w dniach: 24 kwietnia 2017 r., 19 czerwca 2017 r., 4 września 2017 r. oraz 3 października 2017 r. Ponieważ żadne z nich nie doprowadziło do rozpoczęcia negocjacji nad układem, trzy dni po doręczeniu ostatniego z pism, a więc 9 października ub. r. związkowcy przystąpili do sporu zbiorowego. Przedmiotem sporu jest żądanie zawarcia zakładowego układu zbiorowego pracy obejmującego regulamin pracy, regulamin wynagrodzenia, regulamin Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych, a także zasady współpracy pomiędzy „S” a Zarządem firmy.

Jak czytamy na stronie internetowej Gdynia Container Terminal SA należy do grupy Hutchison Ports, „spółki zależnej od międzynarodowego konglomeratu CK Hutchison Holding (CKHH), wiodącego na świecie inwestora, dewelopera i operatora portów. Sieć terminali Hutchison Ports obejmuje 319 nabrzeży w 52 portach w 26 krajach: Europy, Azji, Bliskiego Wschodu, Afryki, obu Ameryk i Australazji. Na przestrzeni lat Hutchison Ports rozszerzyło swoją międzynarodową działalność na inne sektory logistyczne i transportowe. Obejmują one terminale dla statków wycieczkowych, centra dystrybucyjne, usługi kolejowe oraz stocznie remontowe. W 2016 r. sieć portowa Hutchison Ports przeładowała łącznie 81,4 milionów TEU na całym świecie”.

Od początku funkcjonowania „Solidarność” w GCT korzysta z pomocy i doradztwa ze strony wielu struktur związkowych jak: Zarząd Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz międzynarodowych federacji związkowych: ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców) oraz ETF (Europejska Federacja Transportowców).

Związkowcy z GCT proszą o wsparcie ich akcji o podstawowe prawa pracownicze na facebooku: <https://www.facebook.com/gctsolidarnosc/>

Na podstawie strony internetowej Regionu Gdańskiego 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.

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 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 współpracujemy 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 aprobachie. 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 dostępną 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 wypowiadanie 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 Żegludze Morskiej
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze 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.

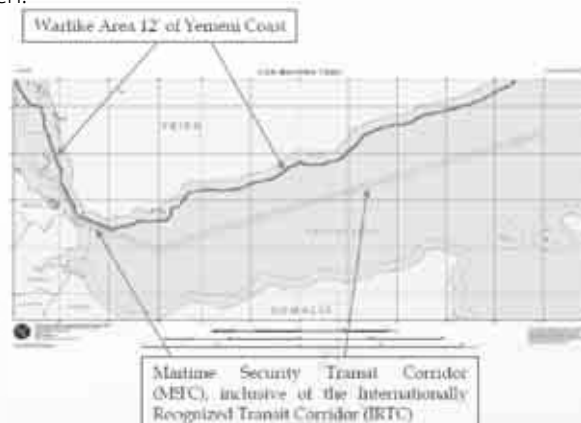
Zmiany w zapisach dotyczących stref wysokiego ryzyka oraz o charakterze działań wojennych

Informujemy, iż od dnia 1 marca 2018 zmieniły się zapisy dotyczące stref o charakterze działań wojennych oraz wysokiego ryzyka. Zmiany opracowano dla układów zbiorowych typu ITF IBF lecz mają one także zastosowanie w układach zbiorowych typu TCC oraz Standard. Główne zmiany w porównaniu do obecnie istniejących zapisów dotyczą wód terytorialnych Jemenu i Somalii.

Jemen – w związku z aktywnością zbrojną w obszarze Jemenu powstał nowy obszar, który jest sklasyfikowany jako obszar objęty działaniami o charakterze wojennym i mieści się on w strefie wód terytorialnych Jemenu.

Somalia – zmieniono układ wód terytorialnych i połączono je z istniejącym obszarem wysokiego ryzyka na Zatoce Aderńskiej oraz Zachodnim Oceanie Indyjskim.

W załącznikach poniżej zamieszczamy pełne informacje i wytyczne dotyczące obszarów jak i praw marynarzy, których statki przebywają lub będą przebywać w takich obszarach.



Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców

Dzięki związkowej kampanii Nermin Al-Sharif odzyskała wolność i swój paszport

W ostatnim numerze „Biuletynu Morskiego” prosiłmy o włączenie się do akcji pomocy dla Nermin Al-Sharif, liderki związków zawodowych portowców i marynarzy w Libii.

Libijska liderka związkowa, Nermin Al-Sharif, dzięki ogromnemu poparciu, które otrzymała od ITF, odzyskała swój paszport i może już swobodnie podróżować.

Nermin, sekretarz generalny afiliowanych w ITF libijskich związków zawodowych dokerów i marynarzy została zatrzymana przez libijskie władze, które skonfiskowały jej paszport i uniemożliwiły uczestnictwo w międzynarodowym spotkaniu kobiet organizowanym przez ITF w Maroku. W ubiegłym roku wielokrotnie atakowano ją a nawet próbowano zabić.

W listopadzie ubiegłego roku przedstawiciele związków zawodowych portowców i marynarzy afiliowanych w ITF wystosowali wspólne oświadczenie, w którym domagali się od władz libijskich zapewnienia Nermin bezpieczeństwa i możliwości spokojnej pracy, bez żadnych szykan i restrykcji ze strony władz. Po ogłoszeniu przez ITF i Labour Start apelu o internetową pomoc dla Nermin akcją tą poparło ponad 6 800 osób ze 141 krajów.

Al-Sharif powiedziała: „Dzięki ITF i wszystkim tym, którzy dołączyli się do protestu – ani przez moment nie czułam się osamotniona! Dzięki tej masie wspierających mnie apeli władze, które podjęły przeciwko mnie swoje działania, musiały zacząć słuchać, usiąść ze mną do rozmów a w konsekwencji zapewnić moją wolność. Szybkie działanie ze strony ITF jest czymś co dało mi prawdziwą siłę! Niech żyje ITF”.

Sekretarz regionalny arabskiego ITF Bilal Malkawi stwierdził, że główną przyczyną uwolnienia Nermin i postępowania władz libijskich była właśnie ta szeroka kampania ITF, która także po raz kolejny pokazała, że: „globalna rodzina ITF nie będzie tolerować represji i prześladowań działaczy związkowych, którzy prowadzą swoją działalność zgodnie z prawem.” Dodał, że ma nadzieję, że ruch ten jest początkiem zasadniczych zmian w postępowaniu władz libijskich.

(tł. ze strony ITF)



Libya: End campaign of intimidation against Nermin Al-Sharif

Redakcja Biuletynu Morskiego serdecznie dziękuje wszystkim czytelnikom, którzy włączyli się do akcji pomocy Koleżance Nermin Al-Sharif.

Ogóln światowy operator portowy ICTSI niechętnie widziany w Afryce

International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) to firma założona w grudniu 1987 roku na Filipinach, która w 1994 roku rozpoczęła agresywny międzynarodowy program ekspansji. Asian Development Bank wskazał ją jako jednego z pięciu największych operatorów terminali morskich na świecie. ICTSI prowadzi obecnie aktywny program pozyskiwania nowych koncesji terminalowych w Azji, Australii, na Bliskim Wschodzie, w Afryce, Europie i obu Amerykach*.

Ostatnio ICTSI spotkał się z oporem wobec jego dalszych planów ekspansji w portach Afryki. Tym razem demonstracje przeciwko tej filipińskiej firmie miały miejsce w Durbanie.

Podczas konferencji morskiej ogłoszono, że firmy portowe RPA, zaniepokojone nadużyciami w globalnej sieci ICTSI, będą prowadzić przeciwko niej wspólną akcję protestacyjną. Operatorzy portu zwrócili uwagę środowiska międzynarodowego na pojawiające się problemy związane z naruszeniem przepisów pracy i bezpieczeństwa oraz niedbałymi praktykami zarządzania.

Podczas konferencji prasowej Tima Vancampen'a, jednego z szefów ICTSI, przedstawiciele związków zawodowych transportu RPA (SATAWU) oraz kongresu południowoafrykańskich związków zawodowych wystąpili ostro przeciwko działalności tej firmy.

Sekretarz regionalny SATAWU, Edgar Mbina, powiedział: „Jesteśmy tutaj aby przekazać wiadomość ICTSI, że ich sposób prowadzenia biznesu polegający na niskich standardach bezpieczeństwa i obniżaniu warunków zatrudnienia nie jest mile widziany w Afryce. Solidaryzujemy się z pracownikami na Madagaskarze, Papui Nowej Gwinei i wszystkimi pracownikami na świecie, którzy walczą o miejsca pracy i godne warunki jej wykonywania. Będziemy wszędzie tam, gdzie ICTSI zdecyduje się rozwijać swój biznes aby wspierać tych pracowników, którzy walczą o sprawiedliwość i godne traktowanie”.

W październiku 2017 w raporcie dotyczącym ekspansji ICTSI wymieniono poszczególne naruszenia praw pracowniczych na wszystkich terminalach ICTSI, które dotyczą m.in. zaniżanych wynagrodzeń, słabych norm bezpieczeństwa, które zagrażają życiu pracowników oraz nielegalnego zatrudniania pracowników poprzez firmy pośredniczące. Przygotowany przez ITF raport wyraźnie wskazuje, że ICTSI ma poważne problemy z zarządzaniem.

Przewodniczący ITF Paddy Crumlin powiedział: „ICTSI ma problemy. Ich gwałtownej ekspansji nie towarzyszy wystarczający poziom nadzoru kierowniczego, który zapewniłby wydajną pracę i właściwe podejście do pracowników oraz zgodność

z miejscowym prawem. Widzimy to w każdym kolejnym porcie i w każdym kolejnym kraju, w którym działa ICTSI”.

Pod koniec roku związki zawodowe afiliowane w ITF podjęły akcje mające na celu zwrócenie uwagi na niesprawiedliwość występującą w całej sieci terminali tej firmy.

„Te ostatnie demonstracje miały za zadanie przekazanie rządowi i inwestorom wiadomości aby przemyślały swoje zamiary współpracy z tą firmą” – powiedział Paddy Crumlin. „ICTSI musi usiąść z ITF do rozmów i opracować możliwości rozwiązania problemów w całej ich sieci. ITF i nasze związki są zobowiązane do popierania tych operatorów portów, którzy gwarantują dobre i bezpieczne warunki pracy”.

*W roku 2010 ICTSI próbował wejść na rynek USA. Podpisał umowę najmu na obsługę terminalu w porcie Portland, w Oregonie. Zatrudnieni tam pracownicy stwierdzili, że ICTSI „zdziękało stosunki pracy, tworząc w pracy atmosferę wrogości, opartą na modelu zastraszania pracowników co jest metodą działania ICTSI na całym świecie”. W lutym 2014 roku inspekcja bezpieczeństwa przeprowadzona przez Urząd ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy uznała, że ICTSI narusza ponad tuzin kodów bezpieczeństwa pracowników i ukarała firmę grzywną w wysokości 18 500 USD. W lutym 2015 główny klient terminalu, Hanjin, ogłosił, że zaprzestanie korzystania z terminalu a w kwietniu 2015 zaprzestał obsługi Hapag-Lloyd. W maju 2016 linie żeglugowe Westwood także zakończyły świadczenie usług. W lutym 2017 roku Portland ogłosił, że zawarł umowę z ICTSI na wcześniejsze wygaśnięcie umowy dzierżawy.

Korea: związki afiliowane w ITF podejmują akcję w obronie działaczy związkowych

Afilianci ITF podjęli działania w celu poparcia dwóch prześladowanych koreańskich przywódców związkowych. Ich akcja zbiegła się z zimowymi igrzyskami olimpijskimi w Pjongczng.

W lipcu 2016 roku przewodniczący koreańskich związków (KCTU) Han Sang-gyun został uwięziony za udział w wiecu, który miał miejsce w lipcu 2015 roku a sekretarz generalny Lee Young-joo - również za uczestnictwo w tym wiecu - został obciążony karami finansowymi.

Związkowcy z ITF przesłali do prezydenta Moon Jae-in pismo wzywające do uwolnienia Han Sang-gyun i wycofania wszelkich roszczeń finansowych wobec Lee Young-joo. Ponadto 9 lutego br. związki zawodowe afiliowane w ITF przeprowadziły liczne akcje protestacyjne przed ambasadami koreańskimi w Europie. Data ta nie została wybrana przypadkowo – zbiegała się z uroczystym otwarciem zimowych igrzysk olimpijskich w Pjongczang.

Sekretarz Generalny ITF Stephen Cotton powiedział: „Cała ich wina, wszystko co zrobili Han Sang-gyun i Lee Young-joo, polega na tym, że skorzystali z podstawowego prawa

demokracji, prawa do wolności zrzeszania się i pokojowych zgromadzeń podczas protestu przeciwko rządowi prezydent Park Guen-hye, rządowi, który wprowadził represyjne reformy dotyczące prawa pracy”.



Zdjęcie: www.itfglobal.org

„Zarówno Grupa Robocza ONZ ds. Arbitralnych Zatrzymań oraz Międzynarodowa Organizacja Pracy wezwały rząd koreański i prezydenta Moon Jae-in aby podjęto wszelkie środki niezbędne do zwolnienia Han Sang-gyun i odstąpiono od żądania wszelkich kar finansowych. Teraz, kiedy oczy całego świata zwrócone są na Koreę – związki zawodowe afiliowane w ITF muszą uczynić wszystko aby ich protest został usłyszany”.

(tł. ze strony ITF)

Po 17-tu miesiącach porzucenia marynarze wracają do domu

ITF z zadowoleniem przyjął fakt, że w końcu, po trwających 17-cie miesiący sporach pomiędzy armatorem a operatorem, 11 członków załogi statku „Agean Princes” bandery panamskiej mogło wrócić do domu w Indiach i Myanmarze. W trakcie tych sporów załoga była przetrzymywana na statku w Ajmanie, w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Załoga wróciła do domu mimo, że nie otrzymała setek tysięcy dolarów zaległego wynagrodzenia.

Inspektor ITF, Mohamed Arrachedi, pomagał załodze od chwili kiedy została porzucona w czerwcu 2016 roku. „To bardzo trudny przypadek ale w końcu, we współpracy z Federalnymi Władzami Transportu (FTA) udało się nam pomóc marynarzom i doprowadzić do repatriacji”.

„ITF i FTA ściśle współpracowali, aby porzucona na wodach Zjednoczonych Emiratów Arabskich załoga mogła w końcu doczekać się zakończenia sporu. Ponieważ Zjednoczone Emiraty Arabskie dążą do pełnego przestrzegania Konwencji MLC to marynarze, którzy będą tam teraz pracować będą mieli zapewnioną lepszą ochronę swoich praw.

Aby pomóc w rozwiązaniu problemu porzuconej załogi inspektor ITF współpracował także z krajem bandery – Panamą.

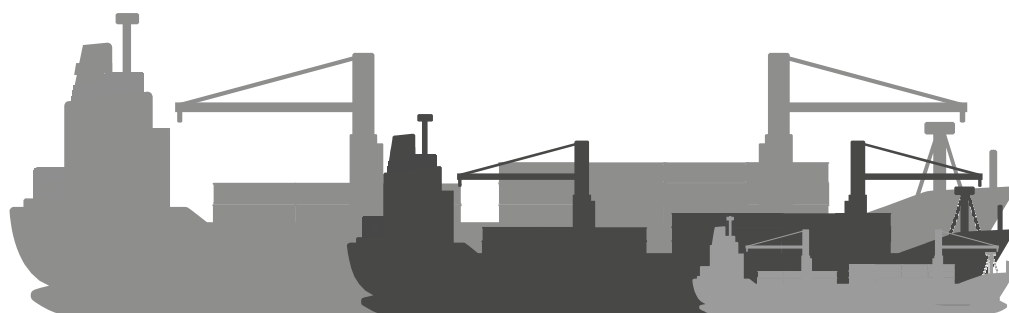
„Ale to jeszcze nie koniec tej smutnej historii. Armator jest winien załodze zaległe wynagrodzenia aż od 2015 roku. Łączna kwota zaległości sięga 916 000,-USD. Inspektor Mahamed Arrachedi dodał: „Nie ma żadnego usprawiedli-

Kampanie ITF FOC w 2017 r. w liczbach:

Inspekcje ITF

(2017)

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



■ Całkowita liczba inspekcji **9 160**

■ z uchybieniami **6 959**

■ Bez uchybień **2 201**

Suma
odzyskanych
wynagrodzeń

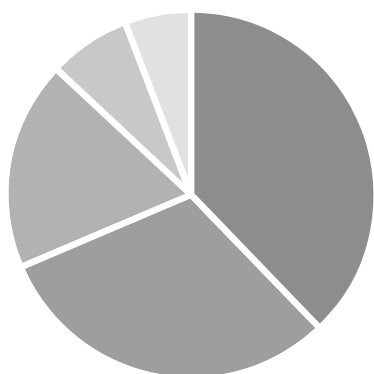
(* w mln USD)

(2017)



Pięć głównych problemów

(2017)



■ Zaległe wynagrodzenia **1 490**

■ Naruszenie warunków kontraktu
1 410

■ Niezgodność z normami międzynarodowymi **778**

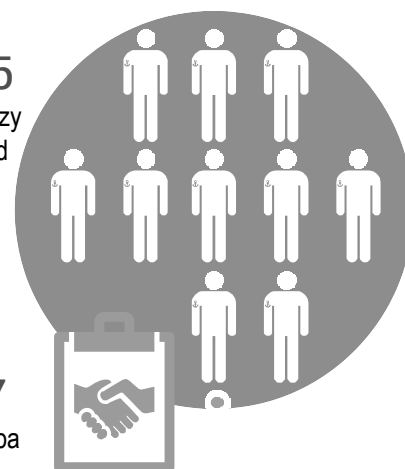
■ Warunki zatrudnienia **2 502**

■ Medyczne **260**

Układy zbiorowe ITF

297 455

Liczba marynarzy
pracujących pod
układami ITF



12 527

Całkowita liczba
podpisanych
układów zbiorowych
ITF



■ Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

W przyszłości żegluga nadal będzie potrzebowała wykwalifikowanych specjalistów morskich: Komisarz Bulc wysłuchała opinii ETF na temat przyszłości sektora morskiego.

Podczas oficjalnego spotkania z okazji zakończenia roku 2017, ogłoszonego przez UE jako Rok Morski, Philippe Alfonso, sekretarz ds. polityki transportu morskiego ETF, został zaproszony do rozmów z Komisarz UE ds. transportu Violet Bulc. Pytany o przyszłość sektora morskiego Philippe Alfonso zwrócił szczególną uwagę na perspektywy szybkiej automatyzacji w żegludze. Zaznaczył jednak, że ta faktyczna automatyzacja może okazać się odleglejsza niż się wielu osobom wydaje jednakże musimy poradzić sobie ze wprowadzaniem zmian w taki sposób aby zapewnić bezpieczeństwo w żegludze i uniknąć szkodliwych skutków tych zmian dla pracowników.



Na zdjęciu: Komisarz Violet Bulc i Sekretarz Philippe Alfonso, Źródło: www.etf-europe.org

Odpowiadając na główne pytanie komisarz Bulc dotyczące perspektyw rozwoju żeglugi do 2050 roku, Alfonso zwrócił uwagę, że rok 2050 to naprawdę bardzo odległa data. Z pewnością do tego czasu nastąpi bardzo wiele zmian technologicznych, ale dziś trudno przewidzieć co się faktycznie stanie a nikt nie ma kryształowej kuli, żeby przewidywać przyszłość. To, czego teraz potrzebujemy to lepsze zrozumienie zmian, które nadchodzą: jak szybko się dokonują, jaki mają wpływ na społeczeństwo i jakich nowych umiejętności będziemy potrzebować. Oczywiście jest, że kluczowym zagadnieniem

będzie inwestowanie w szkolenia. Nawet jeśli automatyzacja jest nieunikniona to uważamy, że powinna być zorientowana na człowieka, tak aby zapewnić bezpieczne działanie nowych systemów, zagwarantować bezpieczeństwo na morzu z udziałem wysokiej jakości zatrudnienia i szkolenia dla specjalistów morskich.

Komisarz Bulc interesowała się możliwościami zdobywania nowych kwalifikacji przez marynarzy, takich, które umożliwiłyby im przejście z pracy na morzu do pracy na lądzie. Alfonso odpowiedział, że jeszcze przez długi czas będziemy nadal potrzebować marynarzy oraz ich wiedzy morskiej. Praca na lądzie nie zastąpi marynarzy z dnia na dzień, ponieważ zautomatyzowane statki nie są równoznaczne ze statkami bezzałogowymi. Ponadto także dla różnych prac wykonywanych na lądzie będziemy potrzebowali ludzi z doświadczeniem morskim.

(tł. z News online)

Unijni partnerzy społeczni za przyspieszeniem prac dotyczących poprawy bezpieczeństwa i warunków pracy w rybołówstwie

9 listopada 2017 roku, podczas dorocznego posiedzenia plenarnego unijni partnerzy społeczni w sektorze rybołówstwa (Europeche* i ETF**) spotkali się z wyspecjalizowanymi agencjami Narodów Zjednoczonych, które odgrywają kluczową rolę w dziedzinie bezpieczeństwa rybaków na morzu oraz zabezpieczenia warunków ich pracy. Przedstawiciele FAO (Organizacji ds. Wyżywienia i Rolnictwa), IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) i ILO (Międzynarodowa Organizacja Pracy) wraz z Komisją Europejską i partnerami społecznymi stworzyli podwaliny pod plany kompleksowego działania w celu podniesienia świadomości i wspólnego promowania na całym świecie wszystkich odpowiednich instrumentów międzynarodowych aby w końcu poprawić warunki pracy i bezpieczeństwa w rybołówstwie.

Podczas spotkania przedstawiciele wysokiego szczebla w/w organizacji omówili możliwe sposoby implementowania w Unii Europejskiej najważniejszych międzynarodowych Konwencji, które dotychczas były słabo ratyfikowane lub jeszcze nie weszły w życie. Dla sektora rybołówstwa najbardziej palącym problemem jest ratyfikowanie i realizowanie na szczeblu międzynarodowym Porozumienia IMO z Kapsztadu, umowy FAO dotyczącej środków stosowanych przez państwo portu w celu zapobiegania, powstrzymywania i eliminowania nielegalnych, nieraportowanych i nieure-

gulinowanych połowów (PSMA) oraz Konwencji MOP C188 dotyczącej pracy w rybołówstwie. Wdrażanie i egzekwowanie tych narzędzi będzie nie tylko chronić rybaków ale również przyczyni się do zwalczania nielegalnych i nieuregulowanych połowów.

W Europie, dzięki kluczowemu porozumieniu osiągniętemu przez partnerów społecznych, Konwencja o Pracy w Rybołówstwie C188 została przetransponowana do przepisów Unii Europejskiej w drodze dyrektywy. Umowa z Kapsztadu do tej pory nie weszła w życie pomimo zmian wprowadzonych w 1993 i 2012 roku. Jest stosowana w dorobku prawnym Unii Europejskiej poprzez Dyrektywę 97/70/EC.

Sektor rybacki wzywa aby obecnie zastosować takie samo podejście do Konwencji STCW dla załóg statków rybackich (STCW – F) i wprowadzić ją za pomocą dyrektywy. Zapewniłoby to luki prawne na szczeblu UE dotyczące kształcenia zawodowego, uznawania świadectw, swobodnego przepływu pracowników oraz bezpieczeństwa na morzu i zanieczyszczenia środowiska.

Komitet odniósł się także do znacznych postępów osiągniętych na „Trójstronnym spotkaniu w sprawach dotyczących migracji rybaków” zorganizowanym przez MOP w Genewie we wrześniu ubiegłego roku. W wyniku konkluzji i rezolucji przyjętej w Genewie unijni partnerzy społeczni zażądali aby Komisja Europejska przyjęła przepisy wykonawcze dotyczące Konwencji MOP C188 i zapewniła pomoc agencjom ONZ w opracowaniu wytycznych dotyczących prawidłowego zatrudniania migrujących rybaków, odpowiednich badań lekarskich rybaków oraz wprowadzenie przepisów dotyczących ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom ustanowionym w Konwencji MOP C1288.

Ment van der Zwan, rzecznik prasowy grupy pracodawców, z zadowoleniem przyjął konstruktywny charakter spotkania „Jestem bardzo zadowolony widząc, że główni mię-

dzynarodowi i europejscy decydenci z sektora rybołówstwa aktywnie zaangażowali się w działania zmierzające do uczy-nienia z rybołówstwa bardziej bezpiecznego i zrównoważonego przemysłu. Jednakże nie możemy sobie pozwolić na zwolnienie tempa prac: nadszedł czas aby przejść od słów do czynów. Ogólnie biorąc spośród 25 osób zatrudnionych w zawodach morskich 24 osoby to rybacy. A jednak istnieje ogromna różnica w liczbie ratyfikowanych konwencji dla rybołówstwa w porównaniu do konwencji ratyfikowanych dla żegluga morskiej (co jest zilustrowane w poniżej zamieszczonym aneksie). To wymaga zmian i planu kompleksowego działania, w którym wezmą udział wszystkie zainteresowane strony. Dopiero to może zmienić dotychczasową sytuację.”

Flemming Smidt, rzecznik prasowy grupy pracowniczej stwierdza: „Ratyfikacja i wdrażanie wielu międzynarodowych Konwencji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony socjalnej rybaków jest znacznie opóźnione. Rybołówstwo jest z definicji sektorem międzynarodowym. Tylko poprzez przyjęcie pełnoprawnych ram legislacyjnych na poziomie ponadnarodowym możemy zaoferować naszym rybakom godne warunki pracy i życia oraz efektywnie zwalczać nadużycia pracownicze. W tym względzie aspekty społeczne i dotyczące bezpieczeństwa muszą razem stanowić istotę polityki wobec rybołówstwa i tym istotniejsza jest współpraca i koordynacja działań wszystkich instytucji i zainteresowanych stron.”

*Europejska reprezentuje sektor połowowy w Europie, w kontekście dialogu społecznego stowarzyszenie to składa się z 15 narodowych kompanii rybackich z Islandii i 10 państw członkowskich Unii Europejskiej, m.in. Danii, Wielkiej Brytanii, Polski, Holandii czy Francji.

**Europejska Federacja Transportowców (ETF) reprezentuje ponad 3,5 mln pracowników transportu z ponad 230 związków zawodowych transportowców z 41 krajów europejskich z takich branż jak: kolej, transport drogowy, portowcy, żegluga, żegluga śródlądowa, transport lotniczy i rybołówstwo.

ANEKS

Orientacyjna liczba rybaków 38. 000.000 (38 mln)	Orientacyjna liczba Marynarzy 1.647.500 (1,65 mln)
--	--

24 z każdych 25 osób zatrudnionych w branży morskiej to rybacy!

Nie znajduje to jednak odzwierciedlenia w ilości ratyfikowanych konwencji dla rybaków.

Różnica w traktowaniu rybaków i Marynarzy jest znacząca.

Ratyfikowane Konwencje i regulacje prawne dotyczące rybaków	Konwencje i przepisy dotyczące marynarzy
Konwencja z Torremolinos 17 (nie wdrożone) Umowa z Kapsztadu 7(nie wdrożone)	SOLAS 167 (wdrożone) Uwzględnione poprawki 51 (wdrożone)
STCW – F 20 (wdrożone)	STCW 165 (wdrożone)
Konwencja o Pracy w rybołówstwie 0 (mają wejść w życie)	MLC 81 (wdrożone)
	Przepisy dotyczące badań lekarskich (wdrożone)

Porady i informacje dla marynarzy

Nadzór i inspekcjonowanie Usług Naboru i Pośrednictwa Pracy dla Marynarzy (SRPS) oraz skarg marynarzy

SRPS: Seafarers Recruitment and Placement Services: Usługi Naboru i Pośrednictwa Pracy dla Marynarzy. (Komisja Europejska: Kontrakt Służb dotyczący wdrażania obowiązków dostawcy pracowników wynikających z Konwencji Pracy na Morzu (MLC, 2006) w ramach i poza Unią Europejską)



Nadzór i inspekcjonowanie SRPS

Systemy nadzoru i inspekcjonowania licencjonowanych, certyfikowanych lub w inny sposób regulowanych RPS (Usługi Naboru i Pośrednictwa Pracy) wydają się nie istnieć w wielu krajach wybranych do niniejszego studium, nawet w krajach, które ratyfikowały MLC, 2006. Istnieją przypadki, gdzie nadzór wykonywany jest przez władze krajowe (np. Chorwacja, Chiny), a w innych przez RO (Uznana Organizacja) (np. Holandia). Wyspecjalizowane zespoły inspekcyjne przeznaczone do zwalczania nieuczciwych agencji pracy tymczasowej mogą być stosowane (np. Holandia, Filipiny). Podobna sytuacja ma miejsce w Panamie, gdzie inspektorzy odwiedzają biura RPS bez uprzedzenia celem dokonania weryfikacji przestrzegania. Forma nadzoru może być zróżnicowana, jak to ma miejsce w przypadku Polski, gdzie mamy do czynienia z „początkowymi, odnowieniowymi i ad hoc audytami”, zaś Cypr dysponuje systemem nadzoru, który oparty jest o normy jakościowe. Częstotliwość akcji nadzorczych i audytów wynosi głównie raz w roku, chociaż istnieją przypadki kiedy audyty mają miejsce na podstawie podejścia „w oparciu o ryzyko”. Dania wdrożyła podejście „w oparciu o ryzyko” w zakresie nadzoru RPS. Skuteczność takiego podejścia zakwestionowana została przez przedstawiciela MOP (Międzynarodowa Organizacja Pracy) w trakcie warsztatu oraz zidentyfikowane zostało jako obszar dalszego badania przez CEACR 9Komitet Ekspertów ds. stosowania Konwencji i Zaleceń). Zgodnie z podejściem „w oparciu o ryzyko”, licencjonowane prywatne SRPS podlegają inspekcji przez Duński Zarząd Morski jedynie kiedy odnotowane są zażalenia. W wy-

niku obserwacji CEARC, MOP zdecydowała dokładnie przyglądając się Państwowom, które wybrały podejście „w oparciu o ryzyko” w kontekście monitorowania i nadzorowania SRPS.

Kary także mogą być zróżnicowane: np. w Panamie istnieją ich dwa rodzaje: (a) czasowe zawieszenie wraz z grzywną, oraz (b) ostateczne odebranie licencji operacyjnej. Wśród głównych powodów decydujących o ostatecznej utracie licencji w Panamie są: pobieranie opłat za świadczone usługi od marynarzy, dyskryminacja oraz prowadzenie czarnych list.

W trakcie warsztatu wdrożeniowego podkreślono, że przeprowadzanie audytów i kontrolowanie RPS powinno być bardziej intensywne i transparentne. Nadzór powinien być wyraźny i podejmowany przez władze krajowe lub inne odnośne organy. Pomysł wprowadzenia zespołu inspektorów UE (Unia Europejska), podobnego do opartego na bazie międzynarodowej systemu kontroli przestrzegania mającego zastosowanie do konwencji STCW, omówiony został w trakcie warsztatu. Sprzeciwili się temu delegaci reprezentujący armatorów i RPS, ponieważ uznano, że nie istnieją podstawy prawne prowadzenia tego rodzaju inspekcji przez organ Unii Europejskiej.

Ponadto, jeśli chodzi o inspekcjonowanie RPS, delegaci uczestniczący w warsztacie stwierdzili w trakcie dyskusji, że oficerowie PSC (Port State Control) nie są dobrze wyposażeni do badania podstaw naboru i pośrednictwa pracy. Oficerowie PSC nie są zbyt zaznajomieni z wymaganiami wobec RPS wynikającymi z MLC, 2006. Badanie zabezpieczenia społecznego nie należy do obowiązków PSC, zaś obowiązki w tym zakresie nie są wyraźnie zdefiniowane przez MLC, 2006. „Delegaci podkreślili, że dalszego wyjaśnienia wymagają procedury dotyczące PSC.” PSC musi unikać doprowadzania marynarzy do niekorzystnej sytuacji i należy bardziej skoncentrować na szkoleniu PSC i wyznaczeniu większej liczby specjalizowanych oficerów PSC”. Podkreślono budowanie zdolności oficerów PSC aby lepiej rozumieli wymagania inspekcyjne w zakresie Prawidła 1.4 w MLC, 2006. Wreszcie, wspomniano, że poziom inspekcji między FS (Państwo Bandery) i LSS (Państwo Zaopatrujące w Pracowników) lub PSC w różnych portach, jest w znaczący sposób zróżnicowany.

Dochodzenia ws. skarg marynarzy i zajmowanie się nimi

Kryteria certyfikacyjne dwóch głównych towarzystw klasyfikacyjnych działających jako RO (Uznana organizacja) wymagają aby RPS stosowały procedury zajmowania się skargami (Progoulaki, 2012). Stąd, certyfikowany RPS powinien stworzyć, kierować się i utrzymywać procedurę zajmowania się skargami. Nie zapewnia to jednak, że skargi marynarzy dotyczące ich relacji zawodowych z RPS dotrą do właściwych władz FS lub LSS albo do PSC.

Większość marynarzy, którzy odpowiedzieli na ankietę online wspomina, że otrzymali oficjalnie procedurę wnoszenia skarg obowiązującą w spółce żeglugowej oraz w RPS z jakim współpracowali, oraz że świadomi są szczegółów kontaktowych z władzami portu i państwa w sytuacji, kiedy zamierzają wnieść skargę. Jednak kapelani portowi, którzy

udzielili wywiadu zespołowi studyjnemu podzielali obawy co do niechęci filipińskich (oraz innych przynależności państwowych) do składania skarg na RPS, ze względu na obawę przed umieszczeniem na czarnej liście. Wspomniano, że liczni marynarze gotowi są zaakceptować nielegalne opłaty celem uzyskania stanowiska na statku. To samo odnosi się do skarg na armatorów. Chociaż poufność jest kwestią, którą kilka FS usiłowało zabezpieczyć za pomocą wprowadzenia specyficznego ustawodawstwa (np. Cypr), w praktyce wielu marynarzu unika wnoszenia skarg. Badanie marynarzy wykazało niski stopień odpowiedzi na pytania dotyczące skarg. Uzyskane odpowiedzi wskazują, że marynarze świadomi są formalnych procedur składania skarg, ale wolą mniej formalne i bardziej anonimowe podejście do zgłaszania skarg. Delegaci uczestniczący w warsztacie a reprezentujący związki zawodowe wspomnieli, że marynarze pochodzący z regionu Morza Czarnego nie są generalnie świadomi procedur składania skarg mających zastosowanie na statku, oraz odnotowano, że w Rosji nie istnieją konkretne procedury składania skarg w agencjach załogowych.

Jeśli chodzi o obowiązki FS i LSS w zakresie obowiązków dotyczących rejestrowania i dochodzeń związanych ze skargami, odnotowano w próbie tylko jeden kraj, który rejestrował i prowadził dochodzenia w zakresie naruszeń norm MLC, 2006. Dania (państwo członkowskie UE, które ratyfikowało MLC, 2006) zarejestrowała jak dotąd cztery skargi marynarzy: trzy skargi związane były ze statkami nie duńskimi, zaś jedna skarga wynikała z zatrzymania statku ze względu na poważne naruszenia wymagań MLC, 2006.

Wnioski pokazują, że problem nie wynika z procedury zajmowania się skargami, ale raczej ze sposobu wdrażania tej procedury. Należy zająć się zagadnieniem poufności, dla zagwarantowania skutecznego i pożytecznego procesu składania skarg, a bardzo ważne jest udoskonalenie obowiązków Państw w zakresie rejestrowania skarg i dochodzeń w związku z nimi.

Bezpieczeństwo pracy marynarzy (wytyczne w sprawie wdrażania postanowień dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy (BiHP) – Konwencja Pracy na Morzu, (MLC) 2006)

Ocena zagrożenia

- Zasadniczym celem BiHP jest zapobieganie wypadkom przy pracy, uszkodzeniom ciała i chorobom, za pomocą zarządzania niebezpieczeństwami i zagrożeniami zawodowymi. Procedury identyfikowania niebezpieczeństw oraz oceny zagrożeń muszą być realizowane celem identyfikowania co może powo-

dować szkodę wobec marynarzy i własności oraz środowiska, zwłaszcza zaś środowiska pracy, aby można było tworzyć i wdrażać odpowiednie środki prewencyjne i ochronne. Pięciostopniowa metoda generyczna oceny zagrożenia pokazana poniżej¹, ilustruje proces zarządzania zagrożeniem.

Box 2

Pięciostopniowy proces zarządzania zagrożeniem

- Krok 1. Zidentyfikowanie niebezpieczeństw.
- Krok 2. Zidentyfikowanie kto i w jaki sposób może ponieść szkodę.
- Krok 3. Ocena zagrożenia - zidentyfikowanie i zadecydowanie o środkach kontroli zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia
- Krok 4. Odnotowanie kto jest odpowiedzialny za wdrażanie środków kontrolnych oraz harmonogramu
- Krok 5. Odnotowanie wniosków, monitorowanie i przegląd oceny zagrożenia, oraz uaktualnianie w razie konieczności

Zbieranie i analizowanie wiarygodnych danych i statystyk odgrywa kluczową rolę w skutecznym prowadzeniu oceny

- Generalnie rzecz biorąc, zagrożenia można oceniać przy zastosowaniu metodologii zagrożenia, na przykład matrycy zagrożenia, celem określenia poziomu zagrożenia na podstawie prawdopodobieństwa wystąpienia i powagi konsekwencji. Proces oceny zagrożenia powinien być dostatecznie elastyczny aby można go przyjąć dla operacji całego statku, specyficznych jednostek pracy oraz dostępnych środków i kwalifikacji. Ocena zagrożenia zawodowego jest istotnym elementem w dokonywaniu wyboru skutecznych środków zapobiegawczych i ochronnych w planowaniu i organizowaniu pracy i zmniejszaniu narażenia na niebezpieczeństwa. Oceny zagrożeń powinny podlegać przeglądowi kiedy metody pracy, procesy lub osoby są zmienione, albo kiedy nastąpiła zmiana armatora, a to celem zagwarantowania, że procedury bezpieczeństwa są należyte i są wdrożone. Ważne jest także dokonywanie przeglądu ocen zagrożenia po dochodzeniach powypadkowych i analizach sytuacji niebezpiecznych, celem zagwarantowania, że systemy i procedury zostaną ulepszone dla zapobieżenia przyszłym problemom.

Przykład matrycy zagrożenia

- Kultura Bezpieczeństwa” ma liczne definicje, ale traktowana może być jako produkt wartości indywidualnych i grupowych, skłonności, kompetencji i wzorców zachowań określających zobowiązanie się do, oraz styl i biegłość programów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy. Udział wszystkich członków zespołu roboczego w pięciostopniowym procesie oceny zagrożenia jest integralną częścią a dobrej kultury bezpieczeństwa i czyni wdrożenie łatwiejszym i skuteczniejszym ponieważ każdy

Potencjalna powaga albo konsekwencja zdarzenia

		Lekko szkodliwe	Umiarkowanie szkodliwe	Bardzo szkodliwe
Prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia	Niskie prawdopodobieństwo	Niskie zagrożenie	Niskie zagrożenie	Średnie zagrożenie
	Prawdopodobne	Niskie zagrożenie	Średnie zagrożenie	Wysokie zagrożenie
	Wysoko prawdopodobne	Średnie zagrożenie	Wysokie zagrożenie	Wysokie zagrożenie

przejmując odpowiedzialność za BiHP dotyczące siebie samego i wszystkich pozostałych członków zespołu. Wszyscy marynarze w odnośnym dziale powinni mieć odpowiednią wiedzę, doświadczenie lub umiejętności do uczestniczenia w ocenie i w zakresie kontynuowania jej zaleceń dotyczących bezpiecznej pracy.

Zasady prewencji

- ILC przyjęła, na swej 91. Sesji (w roku 2003), globalną strategię BiHP mającą promować wdrożenie norm MOP dotyczących BiHP.³ Strategia podkreśla potrzebę trójstronnego uczestnictwa i krajowego działania dla przyjęcia zapobiegawczego podejścia do BiHP, co jest kluczem do osiągnięcia trwałej poprawy bezpieczeństwa i higieny pracy. W podobny sposób, MLC, 2006, zatwierdza wdrożenie środków zapobiegawczych, programów, systemów inspekcji i zgłaszania celem zarządzania BiHP na statkach.⁴ Zasady prewencji obejmują zwalczanie zagrożeń u źródła, dostosowanie pracy do poszczególnych osób - zwłaszcza w zakresie projektowania miejsca pracy - oraz zastępowanie miejsc pracy niebezpiecznych przez bezpieczne lub mniej niebezpieczne. Zapobieganie powinno iść przed wyposażeniem ochronnym marynarzy.⁵ Instrumenty przyjęte od roku 1 (81 zdecydowanie podkreślają zasadę środków zapobiegawczych, zaś osobiste wyposażenie ochronne (PPE) uznawane jest jako ostatnia instancja, kiedy nie sposób uniknąć narażenia na zagrożenie, ani go zminimalizować lub wyeliminować.
- Zasady prewencji oparte są o raczej zbiorowe a nie indywidualne metody zapobiegawcze. Preferowana sekwencja lub hierarchia środków zbiorowej kontroli zagrożeń, jest następująca :
 - 1) eliminacja;
 - 2) zastąpienie;
 - 3) odizolowanie lub zwalczanie zagrożenia u źródła;
 - 4) kontrole techniczne lub mechaniczne; oraz
 - 5) środki organizacyjne.
- Techniczne środki kontrolne mogą obejmować automatyzację, systemy zamknięte, wentylację, lokalną ekstrakcję lub wyizolowanie miejsca pracy. Wybór metod pracy i narzędzi ma także istotny wpływ na poziom narażenia.

- Środki organizacyjne obejmować mogą odizolowanie miejsc pracy, należyte utrzymywanie wyposażenia, dostarczanie specjalnych instrukcji i ograniczanie czasu pracy na stanowisku.
- Wykorzystywanie PPE zależy od reakcji ludzkiej i powinno być stosowane jako wyłączny środek, kiedy wszelkie inne opcje zostały wykorzystane. Powinno ono:
 - 1) zostać należycie ocenione przed zastosowaniem dla zagwarantowania stosowności do określonego celu;
 - 2) PPE powinny być leżycie utrzymywane i przechowywane;
 - 3) zawierać instrukcje i opis bezpiecznego sposobu użycia; oraz
 - 4) PPE powinny być należycie wykorzystywane przez marynarzy.

Właściwa władza powinna rozpatrzyć ustanowienie wyraźnych kryteriów rozpatrywania stosowania PPE.

¹ MOP: Wytyczne 5-stopniowe: Dla pracodawców, pracowników i innych przedstawicieli na temat prowadzenia oceny zagrożeń w miejscu pracy, http://www.ilo.org/safework/info/publications/WCMS_23886/lamg--en/index.htm

² Komisja BiHP Zjednoczonego Królestwa: Trzeci raport: Organizowanie na rzecz bezpieczeństwa, Grupa Studyjna ACSNI ws. Czynniki Ludzkie (Londyn, HMSO, 1993)

³ MOP: Strategia globalna ws. BiHP, Wnioski przyjęte przez Międzynarodową Konferencję Pracy podczas jej 91. Sesji, Genewa, 2003.

http://www.ilo.org/safework/info/policy-documents/WCMS_107535/lang--en/index.htm.

4MLC, 2006, Norma A4.3, ust. 1

5MLC, 2006,

Wytyczna B4.3.1, ust.3. Niniejsza hierarchia wdrażania środków zapobiegawczych stanowi istotę zasad BiHP i włączona jest do licznych przepisów i wytycznych, wśród nich do Wytycznych MOP dotyczących zarządzania systemami ochrony bezpieczeństwa i higieny pracy (MOP-OSH 2001). Innym dobrym przykładem jest Dyrektywa Rady Unii Europejskiej 89/391/EEC z dnia 12 czerwca 1989 odnośnie wdrażania środków zachęcających do poprawy bezpieczeństwa i higieny w miejscu pracy, [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ENTXT/](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ENTXT/PDF/?uri=CELEX:01989L0391-20081211&qid=1403702359336)

Twoje prawa wynikające z Konwencji o Pracy na Morzu (MLC), 2006



Marynarskie umowy o pracę

Najlepszą gwarancją właściwych warunków pracy na morzu jest podpisanie umowy o pracę lub kontraktu („contract of employment”) opartego na warunkach układu zbiorowego pracy („CBA”) akceptowanego przez ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców). Poniżej prezentujemy kilka zasad, którymi w naszej opinii należy się kierować przed podpisaniem kontraktu:

1. Nigdy nie podejmuj pracy na statku bez podpisania umowy o pracę lub kontraktu ustalającego zasady i warunki Twojego zatrudnienia.
2. Twój kontrakt musi być podpisany przez Ciebie oraz Twojego pracodawcę, być łatwo zrozumiały i możliwy do egzekwowania na drodze prawnej. Po stronie pracodawcy kontrakt może być podpisany przez armatora, przedstawiciela armatora albo przez inną osobę działającą jako armator, taką jak zarządzający statkiem, agent lub wynajmujący statek bezzałogowo.
3. Musisz otrzymać i posiadać podpisany oryginał umowy, której kopia musi być dostępna także na statku.
4. Sprawdź czy warunki Twojego kontraktu odnoszą się do jakiegokolwiek układu zbiorowego pracy akceptowanego przez ITF. Jeśli tak to upewnij się, że warunki CBA są Tobie znane.
5. Jeżeli Twoja umowa lub CBA nie są sporządzone w języku angielskim, dla statków eksploatowanych na wodach międzynarodowych, na statku musi być dostępna być ich wersja anglojęzyczna.

Co musi się znajdować w Twoim kontrakcie:

- Twoje pełne imię i nazwisko, data oraz miejsce urodzenia
- Nazwę armatora oraz jego siedzibę
- Miejsce i datę zawarcia umowy
- Stanowisko na statku
- Wysokość wynagrodzenia i sposób jego naliczenia
- Wymiar corocznego, płatnego urlopu

- Warunki rozwiązania umowy, włącznie z okresem wypowiedzenia dla umów na czas nieoznaczony (nie może on być mniejszy dla armatora niż dla marynarza tj., nie możesz zostać poproszony o złożenie wypowiedzenia 2-miesięcznego, jeśli armatora obowiązuje w tym zakresie okres jednego miesiąca)
- Datę wygaśnięcia, jeśli umowa sporządzona została na czas określony
- Port docelowy, jeśli umowa sporządzona została na konkretną podróż musisz znać okres czasu od czasu zawinięcia do chwili Twojego wyokrętowania
- Świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego ze strony armatora
- Szczegóły dotyczące Twojej repatriacji
- Odniesienie do CBA, jeśli ma to zastosowanie
- Wszelkie inne szczegóły wymagane przez prawo krajowe

Wynagrodzenia

1. Masz prawo do otrzymywania regularnie pełnego wynagrodzenia, co najmniej raz w miesiącu, zgodnie z Twoją umową o pracę albo CBA.
2. Twój pracodawca musi dostarczyć Tobie miesięczne rozliczenie określające kwotę należną i kwotę wypłaconą, włącznie z dodatkowymi płatnościami i kursem wymiany jeśli waluta różna jest od ustalonej w umowie o pracę.
3. Wynagrodzenia zasadnicze („basicwage”) oznacza płacę za normalny czas pracy, normalnie 8 godzin/dzień od poniedziałku do piątku i nie więcej niż 48 godzin/tydzień. Wynagrodzenie zasadnicze nie powinno być niższe od zalecanej płacy minimalnej ustalonej przez MOP (Międzynarodowa Organizacja Pracy).
4. Jeśli pracujesz w wymiarze przekraczającym normalny czas pracy, powinieneś otrzymać wypłatę za nadgodziny. MOP ustaliła, że minimalna wysokość stawki za nadgodzinę powinna wynosić 1,25 stawki podstawowej. Rejestr nadgodzin powinien być prowadzony przez Kapitana i zatwierdzamy przez Ciebie przynajmniej raz w miesiącu. Jeśli musisz pracować w dzień uznawany



za dzień odpoczynku albo święto państwowe, albo przez prawo krajowe lub przez warunki Twojego CBA, powinieneś wówczas być uprawniony do wypłaty nadgodzin lub w zamian czasu wolnego.

Twój pracodawca musi zagwarantować, że jesteś w stanie przekazywać całość lub część swojego wynagrodzenia do domu. Powinno to następować w ramach regularnych przekazów bankowych należności ustalonych w chwili podpisywania kontraktu. Przekazy powinny być przekazywane na czas do osoby lub na konto przez Ciebie wyznaczone. Nie należy oczekiwać ponoszenia przez Ciebie nierozsądnych opłat za takie usługi. Kurs wymiany musi być aktualnym kursem rynkowym, albo kursem opublikowanym publicznie, nie będącym dla Ciebie niekorzystnym.

Marynarskie Umowy o Pracę (SEA) – Seafarers’ Employment Agreement – obejmuje zarówno umowę o pracę jak i artykuły umowy.

Warunki zatrudnienia

Normy MLC, 2006, dotyczące SEA, przewidują SEA na czas nieokreślony. Uwzględniając Normę w sprawie repatriacji i Normę dotyczącą uprawnień urlopowych; rozumie się, że MLC, 2006 ustanawia pewne ograniczenia co do okresu nieprzerwanej służby na statku. W trakcie warsztatu zidentyfikowano różnice jeśli chodzi o okres zatrudnienia, interesując się ewentualnością wydłużenia tego okresu, oraz tym, czy kontrakty obejmują okres urlopu w ramach 12 miesięcy, czy po upływie tego okresu. Przedstawiciel MOP (Międzynarodowa Organizacja Pracy) skomentował, że zakończenie umowy jest wymaganiem SEA, ponieważ SEA można zawierać na czas nieokreślony. Prawidło 2.4 – prawo do urlopu oraz Norma A 2.4 w LC, 2006, stwierdzają, że marynarze mają prawo do corocznego urlopu płatnego od chwili rozpoczęcia się ich kontraktu. Coroczny urlop kalkulowany powinien być na bazie 2,5 dnia kalendarzowego za miesiąc zatrudnienia. W ten sposób marynarze nabywają uprawnienie do płatnego urlopu od momentu rozpoczęcia ich kontraktu. Jednak w praktyce uprawnienie to nie zawsze jest przestrzegane ponieważ niektórzy marynarze pracują przez 12 miesięcy lub więcej bez udzielenia im urlopu, tym bardziej corocznego urlopu płatnego. W ramach Unii Europejskiej, uprawnienie do corocznego urlopu płatnego zawarte jest w Dyrektywie 1999/63/WE, ze zmianami zawartymi w Dyrektywie 2009/13/EC, które wyraźnie nie są stosowane w praktyce. Podkreślono przez przedstawiciela MOP, że „marynarz nie może pracować 12 miesięcy bez wakacji jako, że jest to kwestia zmęczenia” zaś zmęczenie może zagrażać bezpieczeństwu statku.

Badanie marynarzy ujawniło, że niewielki procent respondentów zgłaszało umowy o pracę trwające dłużej niż 12 miesięcy, pojawiły się zaś komentarze odnośnie okresu

wypowiedzenia w sytuacji wcześniejszego odstąpienia od umowy na wniosek marynarza, który jest dłuższy niż okres wypowiedzenia obowiązujący armatora. Ten punkt wymaga jednak analizy badania każdego przypadku oddzielnie, ponieważ klauzula o wcześniejszym zakończeniu jest zróżnicowana w rozmaitych CBA. Uwagi CEACR (Komitet Ekspertów ds. Stosowania Konwencji i Zaleceń) odnoszące się do konkretnych krajów odnotowują, że rząd duński skoncentrował się na wyjaśnieniu stron sygnatariuszy SEA i zaproponował zmianę standardowego formularza umowy. CEACR zaproponował uprawnienie do corocznego urlopu kwalifikacyjnego w trakcie pierwszego roku kwalifikacyjnego marynarzy i w innych przypadkach, oraz ustanowienie przepisów w prawie krajowym lub w krajowym CBA ustalających procedurę i normę dowodową odnośnie „poważnych uchybień w zakresie obowiązków dotyczących zatrudnienia marynarzy”, w kontekście uprawnień armatorów do odzyskiwania kosztów repatriacji z wynagrodzeń marynarskich lub innych uprawnień. Wreszcie, przegląd literatury (Thomas i inni, 2005) różne praktyki dotyczące okresów „pracy i urlopu” w Chinach, Indiach oraz Zjednoczonym Królestwie, mające związek z dostępnością narodowych marynarzy we flocie narodowej.

Podwójne kontrakty marynarzy

Wnioski wykazały praktykę, zgodnie z którą marynarze podpisują dwa SEA; z których jeden ma charakter formalny, oficjalny i wykorzystywany jest do celów inspekcji PSC; oraz drugi, zawierający właściwe wynagrodzenia i warunki zatrudnienia, a który jest mniej korzystny dla marynarza od kontraktu oficjalnego. Takie praktyki wydają się mieć powszechny charakter na morskim rynku pracy dla marynarzy z krajów rozwijających się, a zwłaszcza w stosunku do Filipińczyków, kiedy to zgoda na opuszczenie kraju nie zostanie udzielona jeśli SEA nie odpowiada warunkom zatrudnienia wymaganym przez właściwą władzę. Podobny przypadek dotyczył marynarzy z Bangladeszu, gdzie agencja obsadowa wystąpiła do spółek zarządzających statkami z propozycją zatrudnienia załóg z podwójnymi kontraktami i niskimi wynagrodzeniami dla niektórych stanowisk.

Fragmety Raportu końcowego z Kontraktu służb dotyczącego studium wdrażania obowiązków dostawców pracowników wynikających z Konwencji Pracy na Morzu (MLC, 2006) w ramach i poza Unią Europejską.

Świadczenia dla marynarzy z tytułu ubezpieczenia społecznego Krajowe systemy ubezpieczenia społecznego

Fragmety raportu końcowego kontraktu służb dotyczącego studium wdrażania obowiązków dostawców pracowników wynikających z Konwencji Pracy na Morzu (MLC, 2006) w ramach i poza Unią Europejską

W momencie ratyfikacji Konwencji MLC, 2006, cztery państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE) (tj. Chorwacja,

Francja, Grecja i Luksemburg) objęły wszystkie dziewięć działów ubezpieczenia społecznego¹, zaś tylko jedno państwo członkowskie (Malta) objęło minimalną liczbę działów 3/9. Cypr obejmuje 4/9, zaś Włochy, Holandia, Polska i Zjednoczone Królestwo objęły w chwili ratyfikacji niemal wszystkie działy (8/9). Rumunia, państwo członkowskie UE, które nie ratyfikowało MLC, 2006, obejmuje aktualnie 5/9 działów.

Wśród wybranych do studium krajów spoza UE, a które ratyfikowały MLC, 2006, Rosja i Filipiny obejmują 8/9 działów, Maroko 7/9, zaś Malezja obejmuje minimalne 3/9 działów zabezpieczenia społecznego.

Wśród wybranych do studium krajów spoza UE, a które nie ratyfikowały MLC, 2006, Turcja obejmuje 7/9 (aczkolwiek istnieją wskazania, że marynarze muszą za większość z nich sami opłacać składki, w wysokości łącznie około 45% uzyskiwanych przez nich wynagrodzeń), Chiny 6/9, Ukraina i Myanmar 4/9, zaś Indie oferują kilka świadczeń, ale nie identycznych z przewidywanymi w MLC 2006, działami zabezpieczenia społecznego.

W trakcie warsztatu wdrożeniowego dyskutowano zagadnienie opłacania składek ubezpieczenia społecznego w różnych systemach na całym świecie. W szczególności, pojawił się problem związany ze składkami emerytalnymi wymagającymi wnoszenia do różnych systemów krajowych, chociaż MLC, 2006, wyłącza już odnośną Konwencję MOP nr 71 dotyczącą rent marynarzy. Stwierdzone działy ubezpieczenia społecznego w profilach krajowych MOP nie wyjaśniają czy są to działy zabezpieczenia społecznego obejmujące wszystkich obywateli, marynarzy krajowych pracujących na statkach pod banderami narodowymi lub obcymi, i/lub obcych marynarzy pracujących na statkach pod banderami narodowymi. Dlatego pojawić się mogą luki w zakresie objęcia kiedy marynarze zatrudnieni są na statku podnoszącym banderę innego kraju niż ich kraj zamieszkiwania, i/lub kiedy są czasowo rezydentami innego kraju niż kraj przynależności państwowej lub stałego zamieszkiwania.



Jak odnotowano przez MOP, zróżnicowane poziomy ochrony między krajowymi systemami ubezpieczeniowymi, jeśli chodzi o ewentualne wydatki i poziom świadczeń, mogą także prowadzić do nierówności w objęciu zabezpieczeniami społecznymi między marynarzami pracującymi na tym samym statku, zależnie od ich przynależności państwowej lub kraju zamieszkania. Przy braku porozumień dwustronnych lub wielostronnych między odnośnymi krajami (tj. Państwa Bandery - FS i Państwa Dostarczającego Pracowników - LSS) trudno zapewnić świadczenie zabezpieczenia społecznego i równości w objęciu zabezpieczeniami społecznymi między marynarzami z różnych krajów.

Trudno także zapewnić utrzymywanie praw w zakresie zabezpieczenia społecznego marynarzom, którzy przechodzą z jednego systemu krajowego do drugiego. Stąd, oraz kierując się pierwszymi komentarzami Komitetu Ekspertów ds. Stosowania Konwencji i Zaleceń (CEARC) odnośnie wdrożenia MLC, 2006, na poziomie krajowym, a także w czasie dyskusji w trakcie warsztatów wdrożeniowych, podkreślono znaczenie aby Państwa Członkowskie dostarczyły zrewidowane i specyficzne informacje odnośnie objęcia działami ubezpieczenia społecznego na swym terytorium.

Bardziej specyficznie, potrzebne są dokładne dane, które działy zabezpieczenia społecznego przeznaczone są dla wszystkich obywateli, które dotyczą marynarzy narodowych pracujących na statkach pod banderą narodową lub marynarzy pracujących na statkach pod dowolną banderą. W kontekście przepisów Unii Europejskiej, dotyczących koordynowania zabezpieczenia społecznego, zasygnalizowano problem dotyczący Formularza A12, który albo nie był wydawany przez właściwą krajową organizację ubezpieczeń społecznych, albo wydawany był zbyt późno na przekazywanie opłat.

¹ Oto dziewięć działów wspomnianych w MLC: opieka medyczna, zasiłki chorobowe, zasiłki dla bezrobotnych, świadczenia emerytalne, świadczenia z tytułu wypadków przy pracy, zasiłki rodzinne, zasiłki macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie i świadczenia z tytułu żywiciela rodziny.

² Formularz A1: Oświadczenia stanowiące dowód, że marynarze opłacają swe składki socjalne w innym kraju UE, w przypadku kiedy pracownik jest delegowany albo pracuje równocześnie w kilku krajach. Dalsze informacje: http://europa.eu/youreurope/citizens/work/social-security-forms/index_en.htm



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.

Jak poradzić sobie z poczuciem „dojnej krowy”, w myśl powiedzenia „jak pływasz, to masz”?

Spojrzenie Psycholog Małgorzaty Szwemin

Istnieje powszechne przekonanie, że osoby pływające zarabiają dobrze. Nikt oczywiście nie zastanawia się, jakie ponoszą za to koszty emocjonalne i zdrowotne. Dlatego czasem frustruje cię gdy kolega, kuzyn przypomina sobie o twoim istnieniu, gdy wpadnie w tarapaty finansowe lub nagle zechce rozkręcić nowy biznes. Wszyscy szukają u ciebie ratunku a ty masz wrażenie, że widzą w tobie tylko worek z pieniędzmi albo tytułową „dojną krowę”.

Często gdy rozpoczynasz przygodę z morzem schlebia Ci, że możesz pomóc, zaspokoić potrzeby bliskich, spełnić ich marzenia. Potem przestaje to cieszyć a staje się uciążliwe, więc gdy zaczynasz asertywnie odmawiać, zaczynają się napięte sytuacje i pretensje, że masz a nie chcesz pożyczyć. Tutaj zaczynają się schody bo cokolwiek robisz, czujesz się źle: pomożesz to widzisz w sobie frajera, odmówisz - to masz poczucie winy. Niestety nie ma tu schematu działania, po prostu trzeba postępować z wyczuciem. Czasem rzeczywiście możesz być dla kogoś ostatnią deską ratunku, więc jeśli zdecydujesz się odpowiedzieć na czyjaś potrzebę, ustalcie ostateczny termin zwrotu pożyczki i ciesz się ze swojego dobrego uczynku.

Gdy jednak kiedykolwiek zdecydujesz, że nie będziesz dłużej komuś służył za podręczny bank, nie daj się wciągnąć w manipulację i własny dół emocjonalny. Wszystko zależy od twoich przekonań, wartości i postawy. Jednak ważne jest, aby być również w zgodzie ze sobą, jeśli ktoś zawiódł już twoje zaufanie, wielokrotnie nie zwracał pożyczonych kwot, odmów asertywnie- zdecydowanie ale bez atakowania i czuj się ze sobą dobrze. Gorzej, gdy to uczucie „bycia dojną krową” dotyczy najbliższych: żony, partnerki, dzieci. Tutaj sprawa jest delikatna, bo dotyczy wspólnego gospodarstwa, zarządzania pieniędzmi. Trzeba pogodzić się z zasadą, że pieniądze w małżeństwie są wspólne, rzadko kiedy małżonkowie mają rozdzielność majątkową. To rodzi wiele napięć, szczególnie gdy kobieta nie pracuje albo zarabia bardzo niewiele w stosunku do zarobków osoby pływającej.

Kobiety się denerwują, że nie są doceniane za prowadzenie domu i opiekę nad dziećmi podczas cyklicznych nieobecności męża. Pamiętam wypowiedź znajomego, mundurowego marynarza, który dopiero zrozumiał jak wiele żona ma obowiązków, gdy musiał z dwójką małych dzieci zostać AŻ TRZY DNI, bo kobieta leczyła się w szpitalu. Stwierdził, że były to najdłuższe trzy dni w jego życiu i już nigdy nie zapytał partnerki „co ty robisz cały dzień?!”

Jest takie powiedzenie „kto ma pieniądze ten ma władzę”, jednak niebezpiecznie opierać się na nim w rodzinie, bo to rodzi poważne konflikty.

Zadaj sobie uczciwe pytanie: czy nie używam pieniędzy do kontrolowania rodziny? Czy nie okazuję partnerce lekceważenia, bo to ja głównie zaspokajam finansowo rodzinę? Oczywiście jest też druga strona medalu, nikt nie lubi gdy jego pieniądze są wydawane pochopnie. Tutaj warto ustalić własne zasady ale być w nich również elastycznym, żebyś ty nie czuł się „dojną krową” a ona ubezwłasnowolniona finansowo, prosząca o każdą złotówkę.

Jeśli głównym tematem konfliktów są pieniądze to czas w spokoju zastanowić się nad rozwiązaniami, być może nawet porozmawiać z doradcą rodzinnym i wspólnie ustalić nowe zasady, które pomogą żyć spokojniej.

Co zrobić, żeby nie czuć się „dojną krową” a opiekunem rodziny? Przede wszystkim zmienić nastawienie, ale również sprawdzić, w jakich sytuacjach ono się pojawia, kiedy warto być stanowczym i odmówić a kiedy pozwolić sobie na hojność.

.... oraz spojrzenie na ten sam problem Life Coacha Katarzyny Dolak- Mazurek

Na temat należy popatrzeć z dwóch stron.

Po pierwsze, są osoby, które uważają, że ktoś kto pracuje na statku, śpi na kasie i może ją rozdawać. To najczęściej dalsza rodzina i znajomi.

Skąd biorą się takie przekonania?

Wracając do domu z kontraktu, zazwyczaj towarzyszy Ci uczucie „psa spuszczonego z łańcucha”. Chcesz jak najwięcej czasu spędzać z rodziną, natychmiast zając się swoim hobby, dokończyć czytać gazety, zaczęte książki, iść normalnie do sklepu i w nagrodę za rozłąkę, kupić sobie i rodzinie fajne ubrania, albo gadżety. Chcesz iść do kina, wyluzować się na imprezie, spotkać z kumplami i balować do rana szlakiem „orlich gniazd”.

Euforię po powrocie do domu, można porównać do pierwszej fazy zakochiwania się. Czyli do tzw. „motyli w brzuchu”. Nareszcie jesteś w domu. Wszyscy są dla siebie mili i jest jak na wakacjach.

Dla osób z Twojego otoczenia, takie zachowanie sygnalizuje, coś odwrotnego, niż tylko radość z powrotu do domu. Dla nich jest to sygnał, że masz mnóstwo kasy i chętnie ją wydajesz, więc można uderzyć do Ciebie po pożyczkę lub traktować Cię jak bankomat. Osoby z Twojego otoczenia bardzo często, nie mają pojęcia z jakimi trudnościami wiąże się zarabianie pieniędzy w Twoim przypadku. Widzą Cię szczęśliwego na urlopie od statku, ale nie widzą, Twojego zmęczenia, zarwanych nocy z powodu manewrów, stresu, bo odpowiadasz za czyjeś życie.

Uczucie wykorzystywania, może nasilić się, gdy Twoi znajomi, pożyczają od Ciebie pieniądze i jakoś tak dziwnie, zapominają je zwrócić, albo zapominają Twój numer telefonu.

Co możesz zrobić?

Zastanów się dobrze, komu pożyczasz pieniądze. I jeśli już zdecydujesz się na to, zaznacz kiedy konkretnie chcesz je z powrotem. Nie wrywaj się z płaceniem za rachunki w restauracji lub klubie. Zafundowanie jednej kolejki w zupełności wystarczy.

Po drugie, są osoby, które korzystają z zarobionych w ten sposób pieniędzy. Czyli sam marynarz i jego żona, partnerka, dzieci. Będąc w związku, i będąc osobą otrzymującą pieniądze z swoją pracą, możesz mieć poczucie, że wszyscy chcą od Ciebie tych pieniędzy. Żona lub partnerka, bo trzeba

zapłacić rachunki, zrobić remont, naprawić auto. Dzieci, bo marzą o zabawce lub nowym gadżecie. Gdziekolwiek popatrzysz, wydaje się, że każdy wyciąga ręce, po ciężko zarobione przez Ciebie pieniądze.

Zatem, jak sobie poradzić z poczuciem „dojnej krowy”? Jeśli chodzi o związek, to najprostszym sposobem jest rozliczanie się ze wszystkich rachunków oraz ustalenie do jakiej konkretnej kwoty możecie robić zakupy i wydatki, inne niż bieżące potrzeby, bez ustalania tego między sobą, a jakie wydatki i kwoty potrzebujecie skonsultować ze sobą.

Dotyczy to obu stron.

Na początku może się to wydawać dziwne i oburzające. Jednak z czasem, może okazać się bardzo praktyczne.

Po pierwsze, będziecie mieli oboje kontrolę nad wydatkami po to, aby między innymi wyeliminować zbędne koszty.

Po drugie, jasno określone zasady korzystania z pieniędzy, wpłyną korzystnie na relacje w związku.

Jest jeszcze sprawa, wynagradzania prezentami Twojej nieobecności. Rodzina i bliscy bardzo szybko przyzwyczajają się do dobrego i oczekują co raz więcej i więcej. Zwłaszcza dzieci. Te potrafią się obrazić jeśli nie przywieziesz prezentu lub nie zabierzesz zaraz po powrocie na zakupy.

W ich przypadku, sprawdza się tłumaczenie i Twoja postawa, że cieszymy się wszyscy z powrotu Taty do domu, a nie z prezentów. Aby te oczekiwania nie powodowały u Ciebie poczucia „dojnej krowy”, spróbuj przywozić drobne podarunki. Na przykład drobiazgi z ciekawego miejsca, w którym udało Ci się zejść na ląd.

Natomiast nagrodą za rozłąkę, niech będzie więcej czasu spędzanego razem.

Pamiętaj!

Ludzie lubią podkreślać swoją wyższość tym, że posiadają więcej pieniędzy. Lubią też manipulować innymi, dając pieniądze, a potem ograniczając do nich dostęp.

Są tacy, którzy zarabiają pieniądze, ale uważają, że im się nie należą i trzeba je „oddać” np. żonie, matce.

Zanim zaczniesz oceniać czy jesteś wykorzystywany finansowo, zastanów się jak Ty myślisz o pieniądzach.

Tutaj warto ustalić własne zasady, ale być w nich również elastycznym, żebyś ty nie czuł się „dojna krową” a ona ubezłasnowolniona finansowo, prosząca o każdą złotówkę.



Lista Inspektorów ITF

NAME	ROLE	COUNTRY	PORT	OFFICE PHONE	MOBILE PHONE	E-MAIL
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinator	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorrison	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorrison_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone	+61(0)2 92679134	+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	Contact	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Belgium	Antwerp	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Fousse	Contact	Benin	Cotonou	+229 95192638	229 97080213	sfousssen2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brazil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Rissler	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	57 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinator	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croatia	Rijeka	385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egypt	Port Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	France	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	France	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	France	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	France	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Germany	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinator	Great Britain/Ireland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Darren Procter	Inspector	Great Britain	Southampton		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Aberdeen	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain	Hull	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	Liverpool	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	245 955905895	245 966605246	bia_januario@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China - Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Calcutta	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italy	Sicily	+39 31 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Ivory Coast	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contact	Ivory Coast	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Contact	Ivory Coast	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinator	Japan	Tokyo	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspector	Japan	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Hae Kyoung Kim	Coordinator	Korea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Korea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contact	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+ 52 229 9321367 / 9323023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspector	Mexico	Manzanillo		+52 1 229 900 6803	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

Inspektorzy ITF



Lista Inspektorów ITF kontynuacja

NAME	ROLE	COUNTRY	PORT	OFFICE PHONE	MOBILE PHONE	E-MAIL
Aswin Noordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@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	mclaren_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
Tore Steine	Inspector	Norway	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Norway	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panama	Cristobal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Philippines	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Philippines	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinator	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	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinator	Russia	St Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@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	Vladivostock	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@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 Ousmane Keita	Contact	Senegal	Dakar		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
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
Gonzalo Galan	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
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 (0)8 791 41 01	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Assistant Coordinator	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
Haakan Andre	Inspector	Sweden	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwan, China	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	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	Odesa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinator	USA	New Orleans	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	USA	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	USA	Seattle	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	USA	Charleston	+1 843 469 5611	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	USA	LA - S California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	USA	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Contact	USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk





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 OPLACAŁ rocznie/półrocznie

JAKICH DZIAŁAŃ OCZEKUJESZ OD ZWIĄZKU.....

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność"

jest organizacją NIEZALEŻNĄ od armatorów
i nigdy nie ujawnia faktu wstąpienia do Związku.

ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
tel. 91 422-33-11
szczecin@nms.org.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 zaniżonych 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 2017 r.)**



DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

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

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

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



Nazwisko

Imię

PESEL

Adres zamieszkania - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Nr domu

Nr lokalu

Telefon

Telefon komórkowy

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Numer

Opisano z zastrzeżeniem w celu dostarczenia danych osobowych i danych osobowych. Wszelkie dane osobowe i dane kontaktowe należy przekazywać wyłącznie do siedziby Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność” ul. Gdańska 10/12, 80-200 Gdańsk, tel. 58 241 11 11, fax 58 241 11 12, e-mail: ksm@solidarność.org.pl

Data

Podpis



Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Rozstrzygnięcie I Konkursu Fotograficzno – Artystycznego „Z Morza o Morzu” zorganizowanego przez OMK

Miło jest nam poinformować, że Jury I Konkursu Fotograficzno - Artystycznego OMK p.n. „Z Morza o Morzu”, wyróżniło spośród kilkuset nadesłanych prac dziesięciu autorów zdjęć.

Autorzy wyróżnionych prac :

Mariusz Basałygo – Motorzysta

Krzysztof Etryk - Drugi mechanik

ETO

Arkadiusz Gajdzik - Starszy oficer

Adrian Koszlak - Bosman

Tomasz Kowalski - Starszy oficer

Mariusz Król - Kapitan

Patryk Marszałek - Kadet pokładowy

Remigiusz Piotrowski - Starszy oficer

Laureaci otrzymali nagrody ufundowane przez OMK w postaci bezprzewodowych słuchawek Bluetooth, a nagrodzone prace znajdują się na kalendarzu OMK 2018.

Serdecznie gratulujemy laureatom Konkursu



Rocznica zatonięcia Jana Heweliusza

25 lat temu zatonął prom MF Jan Heweliusz. Była to jedna z najbardziej tragicznych katastrof w historii polskie żeglugi, która do dzisiaj odciska swoje piętno w sercach

ludzi, dla których praca na morzu jest częścią ich życia. Życie straciło 55 osób, w tym 20 marynarzy i 35 pasażerów



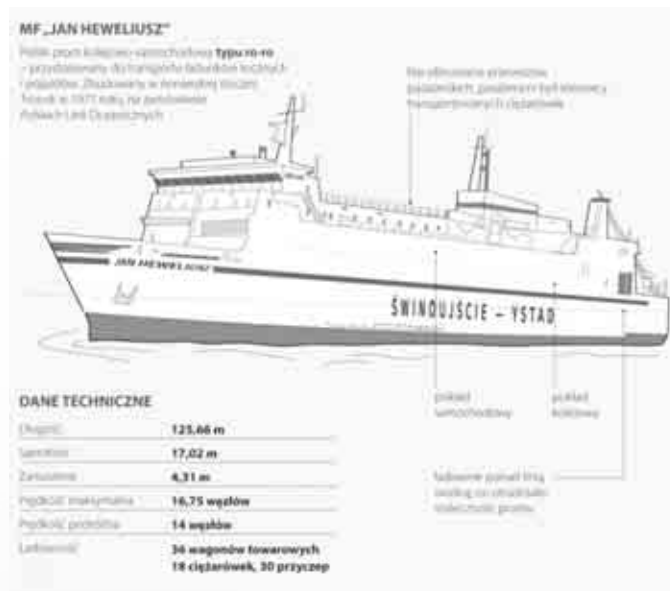
Zdjęcie: Kronika Szczecińska TVP3

W dniu 12 stycznia w Szczecinie, na Cmentarzu Centralnym Wiceprzewodniczący Organizacji Marynarzy Kontraktowych Janusz Maciejewicz zapalił znicz, złożył kwiaty w imieniu marynarzy należących do OMK.

Uczcił tym samym kolejną rocznicę pamięcią o ofiarach tej tragedii.



Zdjęcie: Kronika Szczecińska TVP3



Jak w końcu z tymi Certyfikatami?!

Ponieważ nadal otrzymujemy od marynarzy należących do OMK pytania, które dotyczą zasad wymiany certyfikatów morskich w świetle wdrożonych zmian do Konwencji STCW, przekazujemy pełną informację wraz z tabelą, przedstawiającą zasady wymiany i odnawiania wszystkich certyfikatów szkoleń załóg pływających

Poniżej pełny wykaz obowiązujących certyfikatów, zasady ich wymiany, warunki przyznania po raz pierwszy i ich odnowienia w przyjaznej tabeli.

Źródło: Urząd Morski w Szczecinie

NAZWA POLSKA	NAZWA ANGIELSKA	ZASADY WYMIANY ŚWIADECTW	WARUNKI PRYZNANIA ŚWIADECTWA PO RAZ PIERWSZY	ODNOWIENIE
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU GAZÓW SKROPLONYCH STOPIEŃ PODSTAWOWY	Certificate of Training in Liquefied Gas Tanker Familiarization	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia na zbiornikowce do przewozu: gazów skroplonych stopień podstawowy lub produktów naftowych, chemikaliów i gazów skroplonych stopień podstawowy	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU PRODUKTÓW NAFTOWYCH ORAZ CHEMIKALIÓW STOPIEŃ PODSTAWOWY	Certificate of Training in Oil and Chemical Tanker Familiarization	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych stopień podstawowy lub chemikaliów stopień podstawowy lub produktów naftowych, chemikaliów i gazów skroplonych stopień podstawowy	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU PRODUKTÓW NAFTOWYCH STOPIEŃ WYŻSZY	Certificate of Advanced Training in Oil Tankers Operations	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Posiadanie świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych, 3-miesięcznej praktyki pływania na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu pod warunkiem posiadania 3-miesięcznej praktyki pływania na danym typie zbiornikowca odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU CHEMIKALIÓW STOPIEŃ WYŻSZY	Certificate of Advanced Training in Chemical Tankers Operations	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Posiadanie świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu chemikaliów, 3-miesięcznej praktyki pływania na zbiornikowcach do przewozu chemikaliów oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu pod warunkiem posiadania 3-miesięcznej praktyki pływania na danym typie zbiornikowca odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA SPECJALISTYCZNEGO NA ZBIORNIKOWIEC DO PRZEWOZU GAZÓW SKROPLONYCH STOPIEŃ WYŻSZY	Certificate of Advanced Training in Liquefied Gas Tankers Operations	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Posiadanie świadectwa przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych, 3-miesięcznej praktyki pływania na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu pod warunkiem posiadania 3-miesięcznej praktyki pływania na danym typie zbiornikowca odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia
ŚWIADECTWO RATOWNIKA	Certificate of Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats other Than Fast Rescue Boats	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność do dnia 31 grudnia 2016 r. i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa ratownika. Datę ważności wymienionego świadectwa ustala się na 5 lat od dnia jego wymiany	Posiadanie aktualnego świadectwa przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.

ŚWIADECTWO STARSZEGO RATOWNIKA	Certificate of Proficiency in Fast Rescue Boats	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność do dnia 31 grudnia 2016 r. i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa starszego ratownika. Datę ważności wymienionego świadectwa ustala się na 5 lat od dnia jego wymiany	Posiadanie aktualnego świadectwa przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, świadectwa ratownika oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE KIEROWANIA TŁUMEM	Certificate in Training in Crowd Management	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statku pasażerskim ro-ro lub statku pasażerskim innym niż ro-ro oraz udokumentowanej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskim, odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich, odbytej w okresie ostatnich 5 lat lub ukończenia odpowiedniego szkolenia.
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO I ZACHOWAŃ LUDZKICH	Certificate of Training in Crisis Management and Human Behaviour	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro lub statku pasażerskim innym niż ro-ro oraz udokumentowanej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskim, odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich, odbytej w okresie ostatnich 5 lat lub ukończenia odpowiedniego szkolenia.
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I ŁADUNKU ORAZ SZCZELNOŚCI KADŁUBA NA STATKU TYPU RO-RO	Certificate of Training In Passenger Safety and Hull Integrity on ro-ro passenger ships	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro lub statku pasażerskim innym niż ro-ro oraz udokumentowanej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskim typu ro-ro, odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich typu ro-ro, odbytej w okresie ostatnich 5 lat lub ukończenia odpowiedniego szkolenia
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG BEZPOŚREDNIO OBSŁUGUJĄCYCH PASAŻERÓW W POMIĘSZCZENIACH PASAŻERSKICH	Certificate in Safety Training For personnel providing direct service to passengers in passenger spaces on board passenger ships	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statku pasażerskim ro-ro lub statku pasażerskim innym niż ro-ro	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA WŁASNEGO I ODPOWIEDZIALNOŚCI WSPÓLNEJ	Certificate of Basic Safety Training in Personal Safety & Social Responsibilities	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na świadectwa bezterminowe na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE ELEMENTARNYCH ZASAD UDZIELANIA PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ	Certificate of Basic Safety Training in Elementary First Aid	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na świadectwa bezterminowe na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo

ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE INDYWIDUALNYCH TECHNIK RATUNKOWYCH	Certificate of Basic Safety Training in Personal Survival Techniques	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i dokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE OCHRONY PRZECIWPÓŻAROWEJ STOPIEŃ PODSTAWOWY	Certificate of Basic Safety Training in Fire Prevention & Fire Fighting	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE OCHRONY PRZECIWPÓŻAROWEJ STOPIEŃ WYŻSZY	Certificate of Training in Advanced Fire Fighting	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. zachowują swoją ważność do dnia 31 grudnia 2016 r. i, na wniosek zainteresowanego, podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego. Datę ważności nowego świadectwa ustala się na 5 lat od dnia jego wymiany	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego i udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego szkolenia.
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE PRZEWOZU ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH	Certificate of Training in Hazardous Cargo Carriage on Vessels	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE SPRAWOWANIA OPIEKI MEDYCZNEJ NAD CHORYM	Certificate of Training in Medical Care	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Ukończenie kursu uaktualniającego w ośrodku szkoleniowym
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE MANEWROWANIA DUŻYMI STATKAMI I STATKAMI O NIETYPOWYCH CHARAKTERYSTYKACH MANEWROWYCH	Certificate of Practical Training in Handling of Large Ship with Unusual Manoeuvring Characteristics	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE UDZIELANIA PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ	Certificate of Training in Medical First Aid	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE NAUTYCZNEGO DOWODZENIA STATKIEM	Certificate of Basic Training in Bridge Resource Management	Świadectwa wydane przed dniem 25 listopada 2015 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE DOWODZENIA SIŁOWNIĄ OKRĘTOWĄ	Certificate of Basic Safety Training in Engine Room Resource Management	Świadectwa wydane przed dniem 25 listopada 2015 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE WYKORZYSTANIA RADARU I ARPA POZIOM OPERACYJNY	Certificate of Training in Utilizing of Radar and ARPA Operational Level	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA poziom operacyjny	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE WYKORZYSTANIA RADARU I ARPA POZIOM ZARZĄDZANIA	Certificate of Training in Utilizing of Radar and ARPA Management Level	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA poziom Zarządzania	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo

ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE OBSŁUGI SIŁOWNI O NAPĘDZIE INNYM NIŻ TŁOKOWY SILNIK SPALINOWY	Certificate of Training in Operation and maintenance of main propulsion other than marine diesel engines	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy na stanowisku oficera mechanika wachtowego oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu pod warunkiem posiadania 3-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na statkach o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy albo ukończenia odpowiedniego szkolenia
ŚWIADCTWO Z PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE WSPÓŁPRACY ZE SŁUŻBAMI SAR	Certificate of Training in Co-operation between Passenger Ship on Fixed Routes and Search and Rescue Services	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie współpracy ze służbami SAR	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE ZNAJOMOŚCI MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU ZARZĄDZANIA BEZPIECZNĄ EKSPLOATACJĄ STATKÓW I ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZENIOM	Certificate of Training in International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention Familiarization	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie znajomości kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE OBSŁUGI I WYKORZYSTANIA ECDIS	Certificate of Training In the Operational Use of Electronic Chart Display and Information Systems	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE OBSŁUGI I KONSERWACJI UKŁADÓW ZASILANIA O NAPIĘCIU PRZEKRACZAJĄCYM 1 kV	Certificate of Training in operation and maintenance of power systems in excess of 1 kV	Wymiana nie dotyczy - świadectwa wydawane przez Urzędy Morskie od dnia 20 sierpnia 2013 r.	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG ŁODZI RYBACKICH W ŻEGLU DZE KRAJOWEJ	-	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 12 miesięcy ważności świadectwa przeszkolenia, albo ukończenia pełnego szkolenia na to świadectwo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE PROBLEMATYKI OCHRONY NA STATKU	Certificate of Proficiency in Security-awareness	Świadectwa wydane przed dniem 25 listopada 2015 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia w zakresie problematyki ochrony statku	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA DLA CZŁONKÓW ZAŁÓG Z PRZYDZIELONYMI OBOWIĄZKAMI W ZAKRESIE OCHRONY	Certificate of Proficiency for seafarers with designated security duties	Świadectwa wydane przed dniem 25 listopada 2015 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA OFICERA OCHRONY STATKU	Certificate of Proficiency for Ship Security Officer	Świadectwa wydane przed dniem 20 sierpnia 2013 r. na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na podstawie złożonego podania wraz z wpisanym numerem posiadanego świadectwa przeszkolenia oficera ochrony statku	Posiadanie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo ważne bezterminowo
ŚWIADCTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA (zintegrowane świadectwo)	Basic Safety Training Certificate	Dotychczasowe świadectwa zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane i podlegają odnowieniu (na zasadach określonych w rubryce „ODNOWIENIE”)	Ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym	Świadectwo zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia przyznania i podlega odnowieniu pod warunkiem ukończenia szkolenia uaktualniającego w zakresie ITR i p-poż stopnia podstawowego oraz udokumentowania 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnych szkoleń w zakresie ITR i p-poż stopnia podstawowego

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Marynarze z OMK mają taniej

Informujemy, że OMK podpisała kolejną umowę partnerską, która gwarantuje marynarzom należącym do naszej Organizacji zniżkę, która jest udzielana na podstawie okazania legitymacji członkowskiej OMK.

Partnerem OMK jest Kancelaria Doradców Podatkowych Joanna Czumaj, która specjalizuje się w rozliczaniu podatków dot. marynarzy.

Kancelaria oferuje rabat w wysokości 20 % na wszystkie usługi – opinie, porady, sporządzanie PIT i usługi księgowo.

Poniżej informacje o firmach, z którymi współpracujemy:



Wspomniana Kancelaria współpracuje również z nami w zakresie udzielania opinii dla marynarzy z naszej Organizacji, którzy mogą skorzystać z porady w zakresie podatków na koszt naszej Organizacji, zgodnie z przyjętym Regulaminem.

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.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 (winda i podjazd), bezpłatny parking.

ul. Waryńskiego 10, 28-100 Busko Zdrój
tel: 41/3783001

buskohotel@gromada.pl, <http://www.gromada.pl>

Oferty z rabatem do pobrania
z naszej strony internetowej



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

INTERFERIE to działająca od 20 lat największa na Dolnym Śląsku sieć ośrodków wypoczynkowych i hoteli, które zlokalizowane są nad Morzem Bałtyckim i w Sudetach. W zasobach Grupy INTERFERIE znajduje się ponad 2.100 miejsc noclegowych w najatrakcyjniejszych polskich kurortach. Grupa INTERFERIE obejmuje obiekty należące do INTERFERIE S.A., położone w Świnoujściu, Kołobrzegu, Ustroniu Morskim, Dąbkach, Świeradowie-Zdroju i Szklarskiej Porębie, a także czterogwiazdkowy, komfortowy hotel w Świnoujściu, należący do INTERFERIE Medical SPA Sp. z o.o.

Oferty przygotowywane są specjalnie dla marynarzy z OMK, w razie chęci skorzystania z oferty, KONIECZNE JEST wydrukowanie oferty, która Państwa interesuje i z tą ofertą udanie się do recepcji danego ośrodka wypoczynkowego.

Oferty z rabatem do pobrania z naszej
strony internetowej

Arte Architektura i Projektowanie Wnetrz

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

Rabat 15 %

Radca Prawny Katarzyna Borzęcka

70-743 Szczecin, Floriana Szarego 6/8
tel: 790-200-308

rabat: 20%

P.H.U. Global Plast

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

rabat: 16%



Historia

DRAMATYCZNE LOSY POLSKICH OFICERÓW MARYNARKI WOJENNEJ PO 1945 R.

III ostatni fragment 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.

III Odcinek

Problemy polityki kadrowej w nowych uwarunkowaniach poświęcona była odbywająca się 22 listopada 1949 roku narada centralnego aktywu partyjno-dowódczego WP. Padło podczas niej stwierdzenie, że Marynarka Wojenna jest najbardziej „zachwaszczona elementem wrogim i obcym”. Tydzień później zagadnieniem walki z „obcą agenturą” w Marynarce Wojennej zajęła się specjalna narada zorganizowana w Gdyni. Obecny na niej szef GZP-W WP gen. Mieczysław Wągrowski otwarcie zapowiedział oczyszczenie Marynarki Wojennej z przedwojennych oficerów.

Do zdecydowanej ofensywy o „czystość” kadry przystąpił wówczas Zarząd Polityczno-Wychowawczy MW. Mimo nadal dużych braków kadrowych (1 października 1949 r. na 1058 etatów oficerskich obsadzonych było 795, tj. 75%) zapoczątkowana została czystka, która zaowocowała zwolnieniem z MW niemal wszystkich przedwojennych oficerów. Niewątpliwie przy zwalnianiu aż 95 oficerów uznanych za „obcy element” uwzględniono zasilenie jej szeregów przez pierwszych powojennych absolwentów OSMW.

Silnym wsparciem podejmowanych uchwał w dziele „uzdrowienia” polityki kadrowej były działania Zarządu VIII Informacji Wojskowej. Rozwinięta na szeroką skalę praca operacyjna OZI nr 8 wkrótce przyniosła nowe dowody „wrogiej” działalności. Kolejny jakościowo nowy etap represji wobec byłych oficerów II RP zapoczątkowany został w czerwcu 1950 roku, kiedy to w toku tzw. procesu generałów władze śledcze uzyskały wymuszone zeznania o istnieniu w Marynarce Wojennej pod kierownictwem admirała W. Steyera konspiracyjnych antypaństwowych struktur.

Wkrótce potem pod zarzutem udziału w konspiracji aresztowanych zostało siedmiu komandorów, byłych jeńców oflagu II C: Stanisław Mieszkowski, Marian Wojcieszek, Jerzy Staniewicz, Zbigniew Przybyszewski, Robert Kasperski, Wacław Krzywiec i Kazimierz Kraszewski.

Aresztowania z nieznanymi powodów mimo najpoważniejszego zarzutu uniknął admirał W. Steyer. Zwolnienie ad-

mirala do rezerwy (15 grudnia 1951 r.) i przesiedlenie administracyjne do Ostrołęki w stosunku do sankcji, jakie spotkały jego podwładnych z powodu znacznie mniejszych zarzutów, uznać należy za najmniej dotkliwe.

Niemniej jednak zważywszy, że to właśnie admirał Steyer podpisywał wcześniej jako dowódca MW wnioski o zwolnienie oficerów ze względów politycznych, niezwykle cynicznie brzmią słowa w jego opinii służbowej wystawionej w grudniu 1951 roku przez kontradmirała Wiktora Czerokowa i kmdr. Józefa Urbanowicza (obydwaj oficerowie i obywatele Związku Radzieckiego) brzmiące: „Utrzymuje stosunki towarzyskie z wrogiem klasowym. Nie można mu całkowicie zaufać. Winien być zwolniony do rezerwy”...

W stosunku do każdego z aresztowanych stosowano niedopuszczalne metody przymusu fizycznego i psychicznego. Sugerowano też treść składanych zeznań. Wszyscy, za wyjątkiem kmdr. por. Kasperskiego, przyznali się do nigdy niepełnionych przestępstw. Nie wytrzymali braku snu, lżenia, psychicznego maltretowania i wielu innych wyrafinowanych metod śledczych.

W rezultacie po prawie dwuletnim śledztwie kmdr Mieszkowski przyjął na siebie rzekome kierowanie organizacją konspiracyjno-szpiegowską w Marynarce Wojennej. Aby przed procesem nie zapomniał złożonych zeznań, oficerowie śledczy „pracowali” z nim, podobnie jak z pozostałymi współoskarżonymi, do pierwszego dnia rozprawy. Proces odbywał się przy drzwiach zamkniętych (w gmachu GZI).



Na Zdjęciu: Kmdr. Stanisław Mieszkowski, źródło: Archiwum IPN

Oskarżonych pozbawiono prawa do fachowej obrony. Oskarżał prokurator MW kmdr Leonard Azarkiewicz.

Sądził zespół sędziowski w składzie: płk Piotr Parzeniecki, ppłk Juliusz Krupski i mjr Teofil Karczmarz.

Nic dla sądu nie znaczyły ordery Krzyża *Virtuti Militari* i Krzyże *Grunwaldu*, którymi oskarżeni byli odznaczeni. Wyrokiem z 21 lipca 1952 roku Najwyższy Sąd Wojskowy skazał komandorów Roberta Kasperskiego, Stanisława Mieszkowskiego, Zbigniewa Przybyszewskiego, Jerzego Staniewicza i Mariana Wojcieszka na karę śmierci, a ko-

mandorów Kazimierza Kraszewskiego i Wacława Krzywca na karę dożywotniego więzienia.

Na miejsce aresztowanych i zwalnianych polskich oficerów Departament Kadr MON kierował do Marynarki Wojennej oficerów radzieckich. Związane to było z nasilonym procesem rusyfikacji, którego zewnętrznym wyrazem była zmiana na wzór radziecki Regulaminu Służby Okrętowej oraz umundurowania.



Na Zdjęciu: Kmdr. Marian Wojcieszek, źródło: Archiwum IPN

Ważną rolę w walce o „czystość” szeregów oficerskich miała realizowana wówczas polityka kadrowa oparta na zasadzie „mierny, bierny ale wierny”. Z tego też okresu pochodzi opinia o tym, że Marynarką Wojenną może dowodzić nawet oficer wojsk lądowych, pod warunkiem że jest to oficer ideowy...

...dalsze „zaostrenie czujności” w organach Informacji MW.

Aresztowano wówczas wielu oficerów oraz dziesiątki podoficerów i marynarzy służby zasadniczej.

Następstwem uprowadzenia „Żurawia” było dwanaście wyroków śmierci i dwanaście długoletnich wyroków więzienia na członków jego załogi.

W niedługim czasie „wykryto” kolejne grupy spiskowców dążących do uprowadzenia swoich okrętów na Zachód.

Ponad sześćdziesięciu ludzi trafiło do więzień, w tym sześciu skazano na karę śmierci.

Jednym z rozstrzelanych był 22-letni mat Marian Kowal, który do MW trafił na ochotnika.

Należy podkreślić, że ostrze represji stalinowskich skierowane głównie przeciwko kadrze z przedwojennym rodowodem boleśnie raniło również marynarzy służby zasadniczej.

Wśród skazanych ze względów politycznych na więzienie, co nie należało do rzadkości, był między innymi nieletni st. mar. Edward Butkiewicz z DAN w Gdyni oskarżony o próbę ucieczki za granicę, który do MW trafił, mając zaledwie 16 lat, po sfalszowaniu daty swego urodzenia.

W sierpniu 1951 roku z polecenia ministra obrony narodowej marszałka Konstantego Rokossowskiego w Marynarce Wojennej rozpoczęła działalność specjalna komisja personalna z zadaniem przeprowadzenia gruntownej analizy całego stanu osobowego.

Na podstawie wniosków komisji usunięto z MW około 200 oficerów, w tym prawie wszystkich byłych oficerów II RP.

Przeprowadzona akcja „uzdawiania” polityki kadrowej pozwoliła w czerwcu 1954 roku szefowi Zarządu Informacji nr 8 na złożenie meldunku, w którym z satysfakcją informował: „(...) zlikwidowaliśmy zupełnie plagę kontrrewolucyjnych spisków na naszych jednostkach pływających, oczyściliśmy wyraźnie skład osobowy z elementów wrogich”. Na miejsce zwalnianych i aresztowanych kierowano oficerów godnych zaufania.

Stanowisko dowódcy Polskiej Marynarki Wojennej po zwolnieniu „oflagowca” kontradmirała Steyera i większość stanowisk kierowniczych ponownie objęli oficerowie radzieccy.

Zwalniani z Marynarki Wojennej oficerowie pozbawiani byli nie tylko jakichkolwiek świadczeń emerytalnych, ale uniemożliwiano im także podjęcie pracy zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami. Wyjaśnić należy, że za każdym zwalnianym ze względów politycznych oficerów do terenowych władz partyjnych kierowane było pismo szefa Departamentu Kadr MON determinujące jego dalsze losy w życiu cywilnym. W wysyłanych pismach z reguły znajdowało się stwierdzenie, że w instytucjach cywilnych mogą być oni zatrudnieni tylko „na podrzędnych stanowiskach pod kontrolą”. Absolutnie niedopuszczalne było zatrudnienie zwolnionego na jednostkach pływających.

W rezultacie oficerowie zwalniani do rezerwy, włącznie z byłym dowódcą MW kontradm. Steyera, mogli pracować tylko pod nadzorem, zwykle fizycznie.

Podkreślić przy tym należy, że mimo wszystko mogli oni mówić o szczęściu, którego zabrakło ich kolegom, którzy ze służby w MW trafili do aresztów i więzień.

Inną formą represji stosowaną wobec zwalnianych do rezerwy oficerów były administracyjne przesiedlenia i różnorodny szycany, którym poddawano zarówno oficerów, jak i ich rodziny.

W konsekwencji przeprowadzonej czystki liczba byłych oficerów Marynarki Wojennej II RP pełniących służbę w ludowej MW w 1954 roku zmalała do sześciu osób. Było to dołącznie 15 lat od dnia, w którym zgodnie z poglądem ówczesnego dowódcy Floty admirała Józefa Unruga należało zrobić wszystko, aby ocalić jak najwięcej oficerów, których życie i doświadczenie miało stać się nieodzowne przy odbudowie polskich sił morskich po wojnie.



Zdjęcie: ze strony internetowej KSMMiR NSZZ Solidarność

TEKST PRZYSIĘGI	▼	... BEZ ADRESU W PIOSENCE NIEMENA	▼	POHUKUJĄCY PTAK PŁYNIE PRZEZ PIACENZĘ	▼	Z GÓRA SIĘ NIE ZEJDZIE KATION	▼	IMIE AKTORKI FONDY	▼	POLE, ŁAN PŁYNIE PRZEZ ŁOMŻĘ	▼	FUTRO DO PODSZYCIA DRZEWKO PARKOWE	▼	
MIEJSCE POJENIA	36		24		55				11		64		26	
▶	70	57			35	7,59		DOZORCA Z SERIALU "ALTERNATY-WY 4"	▶		23,42		68	
BADA WŁAŚCIWOŚCI TOWARÓW		56				58	25,44		72				47	
▶	27		14		49			FILOZOF Z ROTTERDAMU	▶	46,54			22,48	38
MIESIĄC POSTU U MUZYKANTÓW		CZŁOWIEK O WSZECHSTRONNEJ WIEDZY	18,29	NAUKA BADAJĄCA PRAWA RÓWNO-WAGI CIAŁ							8,66	GAZ DO ZASILANIA SAMOCHODU	12	KRAM, ALE NIE AMBARAS
▶	33	62		9,43										39
CIASTO Z BAKALIAMI GROCHÓWKA		PRZEBYWANIE GDZIES										MAŻ SAWY	51	POPULARNY PRZED LATY KOMPUTER
▶	17,28	2	67									ZWIERZE ŻYJĄCE W GÓRACH AZJI OCENA		60
DOTKNIĘCIE ŚREDNIOWIECZNE NARZĘDZIE KARY		69				13	SKORUPIAK	▼	45	DEŁGI, GRUBY KIJ CIENKI SZNUREK	▶	31	15,41	
▶	21						KATE, PIOSENKARKA BELGIJSKA	▶	37	73		CHWYT KOMEDIOWY	52	30
Z RODZINY DYNIOWATYCH PLECIONA ZE SŁOMY			4	5	19									
▶	1		40	32	BRACTWO	▶	71	16	6	63		RYSOWAŁ W TELEWIZJI PIÓRKIEM I WĘGLEM	▶	3,61 20,65



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	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73							

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

Zapraszamy do rozwiązania hasła naszej krzyżówki, które stanowi motto Henryka Sienkiewicza. Rozwiązanie prosimy przesłać listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 27/05/2018 r.

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

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



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



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



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



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



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



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



NSZZ „S” przy Polskiej Żegludzie 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
Tel: +48 725 706 721
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

MLC 2006

Konwencja o Pracy na Morzu (MLC 2006) chroni prawa marynarza.



Flags and countries on the map shown in blue have ratified the Maritime Labour Convention



Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006) przyjęta została podczas 94 (Morskiej) Sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy (ILC) w dniu 23 lutego 2006 roku.

weszła w życie 20 sierpnia 2013 i ratyfikowana została przez 81 krajów reprezentujących ponad 91 procent światowego tonażu brutto statków.
MLC obowiązuje już 5 lat.