



Biuletyn Morski



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność


NR 2 (88) II KWARTAŁ 2018

ISSN 1426-1006



W tym wydaniu Biuletynu Morskiego:

Aktualna lista z danymi kontaktowymi do wszystkich Inspektorów ITF na całym świecie. Zabierz ją ze sobą na statek, jeżeli jesteś marynarzem należącym do Organizacji afiliowanej w ITF.

- Polecamy pamięci zapisy Konwencji -C, która określa prawa marynarzy do przyzwoitych warunków pracy. Szczegóły wewnątrz Biuletynu.
- Przypominamy o procedurach zachowania się załogi statku w wyniku ataku piratów.
- O propozycji zabezpieczenia się przed wykorzystaniem Twoich podstępnie wyłudzonych danych osobowych.
- O dezyderacie w sprawie ubezpieczeń i podatków polskich marynarzy.
- O powrocie Koncertu „Tym, Którzy nie Powrócili z Morza” i porzuceniu pomysłu likwidacji tego artystycznego wydarzenia.

CYFROWE WYDANIA BIULETYNU MORSKEGO





Od Redakcji

Witamy w trzecim kwartale wyjątkowo słonecznej wiosny.

Zakończył się żmudny i trudny proces wyborczy w Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność zgodny ze skomplikowanym prawem wewnątrzziwiżkowym oraz w Organizacjach, znajdujących się w strukturze Sekcji.

Zostały wybrane władze afiliowanego w ITF związku, o czym informujemy na łamach naszego Biuletynu.

Poza tym dzielimy się z naszymi czytelnikami informacją, że Koncert, który jest poświęcony „Tym, którzy nie powrócili z morza...” po ponad 24 miesięcznej nieobecności na mapie kulturalnej Szczecina znów zagościł w niepowtarzalnej atmosferze w klimatycznie oświetlonej scenerii Cmentarza Centralnego w Szczecinie.

To niezwykle cykliczne wydarzenie jest jedynym tego rodzaju koncertem w Europie. Niestety, nad koncertem zawisła groźba zawieszenia organizacji tego wydarzenia.

Dzięki staraniom Stowarzyszeń Morskich Miasta Szczecina Koncert powrócił do kalendarza szczytnych wydarzeń kulturalnych.

Ponadto zapraszamy do przeczytania w naszym kwartalniku:

- O zakresie działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, która negocjuje z armatorami płace i warunki pracy akceptowalne przez ITF.
- O nowym układzie zbiorowym dla promu Nils Dacke
- O dezycydracie w sprawie wprowadzenia jednolitych rozwiązań dla polskich marynarzy w sprawie ochrony ubezpieczeniowej i podatków.
- O działalności ITF na rzecz porzuconych marynarzy i na rzecz wzrostu światowego wynagrodzenia dla pracujących na morzu.
- O tym, czym jest ETF
- W stałym cyklu porad dla marynarzy polecamy pamięci zapisy Konwencji MLC, przypominamy o procedurach zachowania się załogi w przypadku ataku piratów, oraz o prewencyjnym działaniu, gdyby nastąpiło wyłudzenie Twoich danych osobowych.
- Umieściliśmy jak zawsze 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.

W każdej chwili możecie Państwo skorzystać z możliwości sięgnięcia po wcześniejsze wydania Biuletynu Morskiego, korzystając z cyfrowego dostępu do zbioru Biuletynu.

Zachęcamy również do rozwiązywania hasła krzyżówki, które stanowi mądra myśl uzdolnionej polskiej pisarki.

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

Redakcja Biuletynu Morskiego

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

Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców 12

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców 19

Porady i informacje dla marynarzy20

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych.....27

Z działalności Organizacji NSZZ Solidarność przy PRCIP.....32

Z działalności Organizacji NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Morskiej.....33

Z działalności MOZ NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.
34Wycieczka
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

Oddano do druku: 18 lipca 2018 r.

Zdjęcie na okładce:

Wyróżnione zdjęcie

w I Konkursie Fotograficznym – Artystycznym „Z Morza o Morzu”, zorganizowanym przez Organizację Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność

Autor: Adrian Koszlak Bosman



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

Trafić do bezpiecznych portów. XIV Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.

Dnia 10 maja 2018 roku w historycznej Sali BHP w Gdańsku odbyło się XIV Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. W zebraniu udział wzięło 41 delegatów z wszystkich Organizacji Zakładowych i Międzyzakładowych NSZZ „Solidarność” wchodzących w skład KSMMiR NSZZ „Solidarność”: Polskiej Żeglugi Morskiej, Marynarzy Kontraktowych, Marynarzy i Rybaków, Dalmoru, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Przedsiębiorstw Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku, Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych oraz Pilotów Morskich Gdańsk.

Delegaci zapoznali się ze sprawozdaniem z mijającej 4. letniej działalności KSMMiR NSZZ „Solidarność”, które objęło swoim zakresem 13 rozdziałów aktywności przedstawicieli i władz KSMMiR NSZZ „Solidarność” podejmowanej w obronie praw marynarzy w kraju i za granicą.

Inspektorzy ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców): Adam Mazurkiewicz – Koordynator ITF w Polsce i Grzegorz Daleki – Inspektor ITF w portach Gdynia/Gdańsk przedstawili informację dotyczącą działalności Inspektoratu ITF w Polsce. KSMMiR NSZZ „Solidarność” jest reprezentowana i czynnie uczestniczy w pracach ITF i ETF (Europejskiej Federacji Transportowców). Upoważnieni przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność” obsługują roszczenia marynarzy dotyczące m.in. niewypłaconych wynagrodzeń i odszkodowań z tytułu procentowej utraty zdrowia i śmierci marynarzy.

Działania władz i przedstawicieli KSMMiR NSZZ „Solidarność”:

- Negocjacje układów zbiorowych pracy dla marynarzy z zagranicznymi i polskimi armatorami
- Uczestnictwo w Zespole Trójstronnym ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego
- Udział w posiedzeniach Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
- Praca w Polskim Komitecie Koordynacyjnym Morskich Afiliantów ds. kampanii FOC (przeciwko tanim banderom) i POC (przeciwko tanim portom) razem z Krajową Sekcją Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskim Związkiem

- Zawodowym Oficerów i Marynarzy oraz Federacją Zawiazków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
- Koordynacja działań marynarzy i portowców w Grupie Roboczej marynarzy i portowców dla zwiększenia skuteczności kampanii FOC i POC
- Organizowanie marynarzy i portowców w związek zawodowy
- Pomoc poszkodowanym i potrzebującym marynarzom oraz ich rodzinom
- Wypełnianie postanowień Konwencji MLC 2006 w zakresie opieki socjalnej dla marynarzy w Portowej i Marynarskiej Radzie Opieki w Gdyni i Szczecinie
- Przygotowywanie materiałów i informacji oraz kolportowanie materiałów informacyjnych ETF i ITF dotycząca warunków pracy i płacy marynarzy
- Reprezentowanie marynarzy i rybaków należących do NSZZ „Solidarność” w uroczystościach patriotycznych i manifestacjach związkowych w obronie podstawowych praw pracowniczych marynarzy i rybaków

W trakcie obrad delegacji wybrali władze związku na kadencję 2018-2022.



Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ Solidarność

„Dziękuję za wasze zaufanie. Tego zaufania będę potrzebował także w nowej kadencji. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” to nasze wspólne dobro. Zamierzam kontynuować dobre rzeczy, które były w poprzedniej kadencji. Było ich sporo, świadczy o tym choćby sprawozdanie liczące 250 stron. Były na pewno i złe, ale wychodzę z założenia, że trzeba szukać porozumienia, budować zaufanie. W taki też sposób będę się starał działać i w nowej kadencji” – mówił po ogłoszeniu wyników nowo wybrany Przewodniczący Rady Sekcji Andrzej Kościk.

Andrzej Kościk otrzymał ogromne poparcie delegatów: na 41 głosów ważnych aż 40 oddano na niego. Nowo wybrany Przewodniczący został mianowany na szefa Sekcji również w poprzedniej kadencji. Do „Solidarności” wstąpił w 1980 roku.

– To dla mnie bardzo wzruszająca chwila. W tej historycznej sali, w której dziś prowadzimy obrady, rozpoczynałem swoją działalność związkową. W sierpniu 1980 roku zajmowałem się kolportażem ulotek, biuletynów. Miałem wtedy przepustkę do Stoczni Gdańskiej. Jestem dumny, że ja także mogłem mieć swój mały wkład w historię demokratycznej Polski. Czuję, że dla mnie historia zatoczyła koło – mówił Andrzej Kościk.

Wśród gości byli między innymi: Bogdan Kubiak, Zastępca Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” ds. struktur branżowych / Przewodniczący Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”, Jacek Szornak, Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Jan Majder, Członek Prezydium Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Gerard Skroński, Sekretarz Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, o. Edward Pracz, Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza, a także przedstawiciele z organizacji związkowych NSZZ „Solidarność” z portów Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia oraz przedstawiciele Regionu Gdańskiego, w tym Krzysztof Dośla, Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Roman Kuzimski, Zastępca Przewodniczącego Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Wojciech Książek, Przewodniczący Sekcji Pracowników Oświaty i Wychowania Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” oraz organizatorzy z Działu Organizowania i Rozwoju Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” z jego szefem Janem Szewczykiem na czele.

– Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” to wspólnota, która przetrwała wiele lat, a teraz przetradza się w rodzinę. Bądźcie dobrą rodziną, służąc ludziom, związkowcom, rodzinie, krajowi – mówił o. Edward Pracz, życząc zebrany dobrych wyborów.

Równie ciepłe słowa skierował do delegatów Wojciech Książek:

– Życzę wam ludziom morza, abyście zawsze trafiali do bezpiecznych portów i żeby polska polityka nawiązała do hasła Międzywojnia: „Polsko nie odwracaj się od morza”.

Bogdan Kubiak natomiast wyjaśniał, jak ważne dla ludzi morza i portowców są negocjacje związkowców prowadzone w ramach Rady Dialogu Społecznego i jego zespołach. Andrzej Kościk podkreślił rolę współpracy KSMMiR NSZZ „S” ze związkowcami z organizacji w portach.



Od lewej: Jan Majder – Członek Prezydium Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i Bogdan Kubiak – Zastępca Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”, Przewodniczący Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”

– Bezpieczeństwo pracy portowców to bezpieczna praca marynarzy. Dlatego zależy nam na kontynuacji naszych wspólnych związkowych działań – tłumaczył Andrzej Kościk.

O potrzebie wspólnych działań obu branż mówił także Jacek Szornak:

– Konieczne jest określenie prac, które powinni w portach wykonywać dokerzy i marynarze. To ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom. Nasza współpraca między obu sekcjami była dobra, ale będziemy dążyli, aby była jeszcze lepsza i efektywniejsza.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” liczy prawie sześć tysięcy członków. Główne cele, jakie wyznaczyła sobie Sekcja to: 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, ale też w instytucjach Unii Europejskiej, koordynowanie działań jednostek organizacyjnych zrzeszonych w Sekcji, współpraca z innymi związkami zawodowymi oraz globalnymi i regionalnymi federacjami zawodowymi, działanie w interesie marynarzy i rybaków morskich we współpracy z międzynarodowymi strukturami związkowymi, a szczególnie z Międzynarodową Federacją Transportowców (ITF) i Europejską Federacją Transportowców (ETF) oraz kreowanie działań edukacyjnych i informacyjnych.



Prezydium Zebrania: od lewej Kazimierz Sikora (NSZZ „S” PŻB), Tymoteusz Listewnik (Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „S”), Jacek Kramarczyk (NSZZ „S” PŻM), Krzysztof Dośla (NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków) – Przewodniczący WZD, Katarzyna Malan (NSZZ „S” Marynarzy Kontraktowych)

Walne Zebranie Delegatów wybrało Radę Sekcji. Liczy ona, wraz z przewodniczącym 18 osób. W jej skład weszli przedstawiciele wszystkich organizacji zakładowych i międzyzakładowych, należących do Sekcji. Podjęto także uchwałę o kontynuacji przynależności KSMMiR NSZZ „S” do Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”. Zaraz po obradach Walnego Zebrania Delegatów odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Sekcji. Członkowie Rady wybrali na Zastępcę Przewodniczącego Rady ds. międzynarodowych Jacka Cegielskiego.



Jacek Cegielski – Z-ca Przewodniczącego Rady ds. międzynarodowych

Tekst na podstawie informacji ze strony internetowej Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”

Zdjęcia: Olga Zielińska i Jolanta Mackiewicz

Skład Prezydium Rady Sekcji:



Andrzej Kościak
Przewodniczący Rady KSMMiR



Jacek Cegielski
Wiceprzewodniczący Rady KSMMiR
ds. międzynarodowych,



Adam Mazurkiewicz
Skarbnik, Członek Prezydium



Magdalena Karp
Sekretarz Rady, Członek Prezydium



Jacek Kramarczyk
Członek Prezydium



Tymoteusz Listewnik
Członek Prezydium



Kazimierz Sikora
Członek Prezydium



Roman Smulski
Członek Prezydium




Teresa Wcisło
Członek Prezydium

oraz Rady Sekcji

- **Piotr Dąbkowski** – Członek Rady, przedstawiciel NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Morskiej
- **Krzysztof Doła** – Członek Rady, przedstawiciel NSZZ Solidarność Marynarzy i Rybaków.
- **Marek Gryń** – Członek Rady, przedstawiciel NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.
- **Kazimierz Mackało** – Członek Rady, przedstawiciel NSZZ Solidarność przy Dalmor
- **Mariusz Narkiewicz** – Członek Rady, przedstawiciel NSZZ Solidarność Pilotów Morskich Gdańsk
- **Stanisław Podgórski** – Członek Rady, przedstawiciel Organizacji Marynarzy Kontraktowych
- **Remigiusz Rymaszewski** – Członek Rady, przedstawiciel NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Morskiej
- **Bożena Szmajdzińska** – Członek Rady, przedstawiciel Organizacji Marynarzy Kontraktowych
- **Marek Witbrot** – Członek Rady, przedstawiciel NSZZ Solidarność Morskich Służb

Delegaci wybrali również Komisję Rewizyjną w składzie:

- **Maria Kucharska** – Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej
- **Barbara Kubach** – Chęć  – Członek KR
- **Grzegorz Daleki** – Członek KR
- **Jan Gierke** – Członek KR
- **Jarosław Sokołowski** – Członek KR

Nowy układ zbiorowy

Zdjęcie: Olga Zielińska



dla TT Line Nils Dacke.

Informujemy, iż dnia 22.05.2018 został podpisany nowy układ zbiorowy na m/f Nils Dacke, pomiędzy niemieckim Związkiem Zawodowym Verdi oraz cypryjskim przedstawicielem armatora P.B.C. Polish Baltic Crewing Shipmanagement Ltd.

Ze względu na współpracę w rodzinie ITF jak i politykę ateńską, według której w negocjacjach powinny brać udział Związki Zawodowe z krajów pomiędzy którymi dany statek uprawia żeglugę, poza szwedzkim Związkiem Zawodowym (SEKO) także polscy afilianci ITF w tym Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność oraz OMK (Organizacja Marynarzy Kontraktowych) brały czynny udział. Negocjacje zajęły pół roku. W tym czasie odbyło się kilka spotkań oraz bezpośrednia wymiana informacji pomiędzy stronami.

Główne zmiany w porównaniu do poprzedniego układu zbiorowego to:

Art. 4.3 – dodano zapis o pisemnym wypowiedzeniu kontraktu: 1 miesiąc dla osób zatrudnionych poniżej 2 lat oraz 2 miesiące dla osób zatrudnionych powyżej 2 lat. Jeżeli pracodawca nie wyśle wypowiedzenia na czas, to należy przyjąć iż kolejny kontrakt 6 miesięczny jest zagwarantowany.

Podpisano porozumienie dla kadetów – 2 strony dodatkowych warunków zatrudniania i pracy dla kadetów – główna zmiana w porównaniu do obecnego systemu to zagwarantowany (wliczony w czas pracy) czas na naukę / dziennik praktyk. Minimum 14 h godzin w tygodniu poświęcone na self – study.

Podpisano nowe tabele płac – z podwyżkami w zależności od stanowisk – przy założeniach:

- inni operatorzy na linii Polska – Szwecja nie podnoszą płac,
- Nils Dacke pozostanie na linii Polska - Szwecja

Dodatkowo zostało podpisane porozumienie zapewniające, iż:

- wynagrodzenie będzie płatne na koniec każdego miesiąca, ewentualne nadgodziny mogą być wypłacane w kolejnym miesiącu ze względu na obrót dokumentów związanych z zamknięciem miesiąca.
- każda 14 - stka jest równoznaczna z 14x24h pobytu na statku zgodnie z art. 4.4 układu zbiorowego. Jeżeli z jakichkolwiek przyczyn marynarz nie może zostać podmieniony na czas, to dodatkowe godziny powinny zostać rozliczone przy kolejnej 14 -stce. Np. zamustrowanie o 03.00 danego dnia – koniec zmiany to 03.00 po 14 dniach.

Dodatek na ZUS został podniesiony do poziomu 577,92 pln oraz będzie uaktualniany wraz ze zmianami w wysokości minimalnego wynagrodzenia w Polsce.

Związek wystąpił także do właściwej administracji cypryjskiej w sprawie interpretacji definicji marynarza na statku Nils Dacke. Naszym zdaniem, odmiennym od poglądów armatora, pracownik ochrony powinien być uznany za marynarza i mieć równorzędne prawo do bycia objętym układem zbiorowym jak członkowie załogi



Informacje dodatkowe:

- przewalutowanie tabeli płac – w wyniku referendum przeważająca część załogi opowiedziała się za chęcią zamiany waluty w tabeli płac na PLN. Odbyły się pierwsze rozmowy na ten temat i kolejne są zaplanowane. Pierwszym tematem dyskusji jest zakres zmian – czy będzie to dotyczyć tylko ND czy też innych promów. Będziemy informować w przypadku pierwszych konkretnych ustaleń. Tymoteusz Listewnik

Postulaty Organizacji Marynarskich – Dezyderat Komisji Gospodarskiej Morskiej.

Dnia 9 maja 2018 roku Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uchwaliła dezyderat skierowany do Rady Ministrów w sprawie systemu zabezpieczenia społecznego oraz podatków marynarzy i rybaków.

Wieloletnie działania i inicjatywy strony pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego (Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, OZZOiM oraz FZZMiR) w sprawie zabezpieczenia społecznego i podatków polskich marynarzy zaczynają przynosić konkretne efekty.

Zdaniem (strony pracowników) organizacji marynarzy dezyderat Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zmierza w kierunku realizacji wielokrotnych wezwań strony pracowników kierowanych do strony rządowej w poprzedniej i obecnej kadencji Sejmu.

Oczywiście dezyderat to nie jest jeszcze decyzja prawna ale rząd powinien zająć stanowisko w sprawie dezyderatu w ciągu 30 dni od dnia otrzymania dezyderatu.

Poniżej zamieszczamy pełny tekst Dezyderatu.

Dezyderat nr 5

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie opodatkowania marynarzy oraz systemu zabezpieczenia społecznego marynarzy i rybaków do Rady Ministrów

uchwalony na posiedzeniu w dniu 9 maja 2018 r.

Na posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wielokrotnie omawiano sytuację marynarzy zatrudnianych na statkach morskich oraz kwestie ubezpieczeń

społecznych i świadczeń emerytalnych dla marynarzy i rybaków. Problemy te są również zgłaszane posłom na spotkaniach poselskich oraz w listach kierowanych do Komisji.

Komisja wzywa Rząd Rzeczypospolitej Polskiej do wdrożenia Prawidła 4.5 - Zabezpieczenie społeczne Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 845 z późn. zm.) – tzw. Konwencji MLC. Zgodnie z Normą A4.5 - Zabezpieczenie społeczne Konwencji MLC - każde państwo będące stroną Konwencji powinno zapewnić komplementarne zabezpieczenie społeczne wszystkim marynarzom mającym miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium.

W związku z powyższym, Komisja wzywa Rząd do podjęcia pilnych działań zmierzających do wypracowania systemu zabezpieczenia społecznego marynarzy, obejmującego ubezpieczenia społeczne oraz zdrowotne, który pozwalałby na ubezpieczenie się marynarzom zatrudnionym pod obcymi banderami, mającym miejsce zamieszkania w Polsce, na zasadzie dobrowolności. System zabezpieczenia społecznego powinien zapewnić konkurencyjność polskich marynarzy na wysoce wymagającym światowym rynku żegludowym. Z tego względu podstawa wymiaru składek powinna zostać określona ryczałtowo, a w przypadku najgorzej opłacanych stanowisk pomocniczych - od minimalnego wynagrodzenia za pracę. Ze względu na specyfikę pracy na morzu system ten powinien obejmować również rybaków morskich.

Ponadto, Komisja wnosi o pilną zmianę art. 21 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2018 r., poz. 200) polegającą na rozszerzeniu istniejącego obecnie zwolnienia podatkowego obejmującego statki o polskiej przynależności, na dochody marynarzy uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich o przynależności Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego – zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej.

Zmiana ta pozwoli na zatwierdzenie programu pomocowego przez Komisję Europejską i dołączenie Polski do grona państw członkowskich Unii Europejskiej stosujących wytyczne UE w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego.

Przewodnicząca Komisji
/-/ Dorota Arciszewska – Mielewczyk



Warunki pracy marynarzy na statkach norweskich armatorów

6 czerwca 2018 w Splicie odbyło się coroczne posiedzenie Komitetu Marynarzy Centralnej, Wschodniej Europy i Norwegii - SCOCEEN – Seafarers Committee of Central, Eastern Europe and Norway.

Członkami SCOCEEN są przedstawiciele związków zawodowych marynarzy z Norwegii, Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Ukrainy, Rumunii, Chorwacji i Rosji. Miejsca corocznych jednodniowych obrad odbywają się kolejno w krajach reprezentowanych w SCOCEEN.

Członkami SCOCEEN z Polski jest Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” reprezentowana przez Przewodniczącego Rady Andrzeja Kościka oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy reprezentowany przez Przewodniczącego Henryka Piątkowskiego.

Gościem spotkania była Pani Hege-Ajer Petersen przedstawicielka Stowarzyszenia Armatorów Norweskich (NSA), która przedstawiła bieżącą sytuację norweskich armatorów oraz perspektywy i tendencje rozwojowe w żegludze.

W trakcie posiedzenia członkowie SCOCEEN wymienili doświadczenia z prowadzenia działalności związkowej. Omówiono funkcjonowanie obecnie obowiązujących przepisów zawartych w poszczególnych układach zbiorowych pracy dla marynarzy, których stroną jest Stowarzyszenie Armatorów Norweskich. Przeanalizowano zgłoszone informacje i roszczenia indywidualne od marynarzy.

Na zakończenie spotkania przyjęto harmonogram zbliżających się negocjacji ze Stowarzyszeniem Armatorów Norweskich dla marynarzy z Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Ukrainy, Rumunii, Chorwacji i Rosji.

Państwowa Inspekcja Pracy w obronie praw marynarzy



PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY

Dnia 11 czerwca 2018r w siedzibie Głównego Inspektoratu Pracy w Warszawie odbyło się spotkanie przedstawicieli strony marynarzy: Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, OZZOiM i FZZMiR z Głównym Inspektorem Pracy Panem Wiesławem Łyszczkiem.

Krajową Sekcję Morską „Solidarność” reprezentował Przewodniczący Rady Sekcji Andrzej Kościk.

Na spotkaniu kontynuowano omawianie spraw będących przedmiotem wcześniejszych spotkań w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które dotyczyły uregulowania warunków pracy polskich marynarzy zatrudnianych przez polskich armatorów zgodnie z Konwencją Międzynarodowej Organizacji Pracy – MLC 2006 i Ustawą o pracy na morzu.

Zdaniem strony marynarzy istnieją rozbieżności w interpretowaniu zapisów MLC 2006 i Ustawy o pracy na morzu pomiędzy Państwową Inspekcją Pracy a polską administracją morską.

PIP i strona marynarzy popierają zamiar zorganizowania w Polsce szkolenia lub spotkania informacyjnego dla inspektorów PIP, Urzędów Morskich i przedstawicieli związków zawodowych marynarzy w sprawie Konwencji MLC 2006.

W trakcie spotkania analizowano wniesione przez związki zawodowe tematy dotyczące m. innymi: czasu pracy i urlopu, warunków pracy rybaków na kutrach, skargi marynarskiej i realizacji uprawnień związków zawodowych.

Polski Komitet Koordynacyjny

13 czerwca w Gdyni obradował Polski Komitet Koordynacyjny Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC.

W skład Komitetu Koordynacyjnego wchodzi przewodniczący z Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” oraz Inspektorzy ITF, którzy uczestniczą na zasadach doradców.

Na posiedzeniu zapoznano się z informacjami dotyczącymi 107 Sesji Międzynarodowej Organizacji Pracy – MOP. Komitet został poinformowany o stanie realizacji porozumień w Grupie PŻM i podpisanymi w ostatnim okresie układami zbiorowymi pracy dla marynarzy. Omówiono tematykę Kongresu Morskiego w Szczecinie, przygotowania do rozmów z polskimi armatorami – członkami Związku Armatorów Polskich oraz zbliżający się Kongres ITF.

Układ Zbiorowy Pracy – Żegluga Gdańska

14 czerwca 2018r w Gdańsku odbyło się pierwsze spotkanie przedstawicieli KSMMiR NSZZ „S” z przedstawicielami Żeglugi Gdańskiej Sp. z o.o.

Na spotkaniu obie strony wymieniły posiadane informacje i opinie na temat dotychczasowych warunków pracy marynarzy oraz obowiązujące w Polsce przepisy dotyczące marynarzy m. innymi:

- MLC 2006
- Ustawa o pracy na morzu.

Prezes Żeglugi Gdańskiej Pan Jerzy Latała potwierdził gotowość negocjacji i podpisania Układu zbiorowego pracy dla marynarzy zatrudnionych w Żegludze Gdańskiej z Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.

25 czerwca 2018 r w siedzibie Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „S” w Gdyni odbyło się drugie spotkanie i negocjacje warunków pracy dla polskich marynarzy zatrudnionych na statkach Żeglugi Gdańskiej. Przedstawiciele Sekcji poinformowali Żeglugę Gdańską

o obowiązujących obecnie minimalnych wymaganiach ITF-u dot. warunków pracy i płacy marynarzy.

Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” reprezentowana była przez Magdalenę Karp – sekretarz Rady Sekcji i Andrzeja Kościka – Przewodniczącego Rady Sekcji.

Polska Żegluga Morska

Dnia 15 czerwca 2018r w Szczecinie w siedzibie Polskiej Żeglugi Morskiej doszło do spotkania Jacka Kramarczyka - Przewodniczącego KM NSZZ „S” PŻM, Remigiusza Rymaszewskiego – Vice Przewodniczącego KM NSZZ „S” PŻM oraz Andrzeja Kościka- Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „S” z Pawłem Brzeźnickim Zarządcą Komisarycznym PŻM.

ZK PŻM przedstawił realizację programu naprawczego i obecną sytuację Polskiej Żeglugi Morskiej.

W związku z poprawą sytuacji finansowej PŻM przedstawiciele NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” poinformowali ZK PŻM o oczekiwaniach pracowników dot. polepszenia warunków wynagradzania.



Przedstawiciele marynarzy i rybaków na Kongresie Sekretariatu Transportowców NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

21 czerwca 2018 r. XV Kongres Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”, który odbywał się w Warszawie zapoznał się ze sprawozdaniami z mijającej czteroletniej działalności Sekretariatu oraz wybrał nową władzę na kadencję 2018-2022.

Przewodniczącym Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” został wybrany Bogdan Kubiak.

Wybrano również 25 osobową nową Radę Krajowego Sekretariatu Transportowców, do której weszli przedstawiciele kolejarzy, zaplecza kolei, marynarzy i rybaków, portowców, transportu drogowego, transportu lotniczego i obsługi lotniskowej. Do Rady Sekretariatu wybranych zostało 3 delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”: Andrzej Kościak, Jacek Kramarczyk z „S” PŻM i Roman Smulski z „S” PRCIP.

W Kongresie czynnie uczestniczyli Delegaci Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”. Nasza koleżanka Magdalena Karp z „S” Marynarzy i Rybaków z Gdyni była członkiem Komisji Skrutacyjnej a Jacek Kramarczyk z „S” PŻM ze Szczecina zasiadał w Komisji Uchwał i wniosków.

Na pierwszym posiedzeniu nowo wybranej Rady Sekretariatu Transportowców wybrano 9. osobowe Prezydium Rady Sekretariatu.

Andrzej Kościak został wybrany na jednego z czterech Vice Przewodniczących Rady Sekretariatu Transportowców NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.

Piotr Gajos delegat KSM MiR NSZZ „S” wywodzący się z NSZZ „SOLIDARNOŚCI” Polskiej Żeglugi Bałtyckiej z Kołobrzegu został wybrany na członka Komisji Rewizyjnej Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”

Marynarz Przewodniczącym Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.

„SOLIDARNOŚĆ” to powód do dumy” powiedział Krzysztof Dośła, który ponownie stanął na czele gdańskiej „Solidarności”



Zdjęcie: NSZZ Solidarnosc Regionu Gdańskiego

27 czerwca w Gdańsku odbyło się XVI Walne Zebranie Delegatów Regionu Gdańskiego NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”. Delegaci wybrali Przewodniczącego Zarząd Regionu Gdańskiego, którym został nasz kolega Krzysztof Dośła otrzymując 159 głosów (96 proc.) delegatów.

Przypominamy, że Krzysztof Dośła jest jednocześnie członkiem Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”. Walne Zebranie wybrało Zarząd Regionu, do którego wszedł Krzysztof Adamczyk z Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków z Gdyni,

Komisję Rewizyjną z Krzysztofem Dymnickim – NSZZ „S” DALMOR oraz 18 delegatów Regionu Gdańskiego na Krajowy Zjazd Delegatów wśród nich został wybrany również Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.

Marynarze razem z portowcami w obronie miejsc pracy portowców

29 czerwca br. przed siedzibą Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. związkowcy z NSZZ „Solidarność” oraz WZZ Pracowników Gospodarki Morskiej protestowali przeciwko beczynności zarządu w Porcie Gdańskim Eksploatacja S.A., która doprowadziła spółkę na skraj upadku. Domagali się przedstawienia konstruktywnych planów działań, które pozwolą wydzwignąć się firmie z zapaści i uratować ją przed grożącą katastrofą.

Protest wsparli członkowie innych organizacji związkowych „Solidarności”, między innymi pracownicy portów Gdańska i Gdyni oraz marynarze, a także przedstawiciele Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”.

Od 2005 roku w firmie przeprowadzono pięć prób prywatyzacji. Wszystkie były nieudane. Ta sytuacja sprawia, że zarząd Portu Gdańskiego Eksploatacja praktycznie nie realizował polityki inwestycyjnej.

Inne porty działające wokół nas się rozwijały, a my nie. Mamy sprzęt liczący nawet 30 lat – mówił Piotr Ratkowski, przewodniczący „Solidarności” w spółce. – Nie musiało dojść do sytuacji, kiedy firma zaczęła przynosić straty. Nowy zarząd przyjął spółkę po poprzednikach z problemami, ale znał je, wiedział, jaka jest sytuacja.

Dobrze, że są plany restrukturyzacji firmy, doinwestowania, ale jest jeszcze jeden, najważniejszy aspekt. Jeśli te plany nie będą konsultowane z załogą, nigdy się nie udadzą – mówił Krzysztof Dośła, lider Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”.

W pikiecie - w obronie miejsc pracy portowców - brali udział między innymi: Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” oraz Grzegorz Daleki – Inspektor ITF w portach Gdyni i Gdańska.



(informacja na podstawie internetowego Biuletynu Informacyjnego „Solidarność” Regionu Gdańskiego)



Morscy profesjonalści pracujący na międzynarodowym rynku żegludowym 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 Szczebła, 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 stat-

ku. Otrzymasz informacje o pośrednikach, którzy są uczciwi, a których lepiej unikać. Te informacje są niedostępne dla marynarzy spoza organizacji.

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

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

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

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



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

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

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

Jeżeli podjąłeś już decyzję o zapisaniu się do jednej z Organizacji znajdującej się w strukturze KSMMiR, w tym wydaniu Biuletynu znajdziesz deklarację członkowską, wypełnij

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

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

■ Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców

Inspektorat ITF w Polsce

- Obejmuje swoim działaniem wszystkie porty polskiego wybrzeża
- Działa w oparciu o kryteria określone przez Komitet Uczciwych Praktyk ITF oraz pod nadzorem Operacji Morskich ITF w ramach prowadzonych przez ITF kampanii przeciwko tanim banderom (FOC) oraz kampanii przeciw wygodnym portom (POC)
- Współdziała ściśle ze wszystkimi afiliowanymi przy ITF związkami zawodowymi marynarzy i portowców w Polsce w ramach Komitetu Koordynacyjnego Polskich Morskich Afiliantów ITF oraz koordynuje ich działanie w ramach kampanii ITF

Inspektorat ITF w Polsce zajmuje się między innymi:

- Prowadzeniem i koordynacją kampanii ITF.
- Pomaga załogom statków zawijającym do polskich portów w odzyskaniu zaległych wynagrodzeń, w repatriacji, w przypadku choroby, wypadku na statku, etc.
- Przeprowadza rutynowe inspekcje warunków pracy i płacy na statkach.
- Nakłania armatorów statków zawijających do Polski do zawierania układów zbiorowych (CBA) akceptowanych przez ITF oraz negocjuje i podpisuje układy zbiorowe.
- Szerzy wiedzę i podnosi świadomość w sprawie celów kampanii wśród kluczowych graczy na rynku żeglugowym i portowym oraz poszukuje sojuszników, np. w PSC w oparciu o Konwencję Pracy na Morzu (MLC 2006)
- Organizuje, koordynuje i prowadzi Tygodnie Akcji ITF.

W Inspektoracie ITF w Polsce do października 2017 r. działało dwóch Inspektorów ITF- **Adam Mazurkiewicz** i **Grzegorz Daleki**. Od listopada 2017 jeden z dotychczasowych Inspektorów ITF - Adam Mazurkiewicz pełni obecnie funkcję Koordynatora ITF.



Inspektor ITF Grzegorz Daleki.



ITF ułatwia repatriację porzuconym przez prawie rok marynarzom

Po ponad 11 miesiącach postoju na kotwicy w Sfax (Tunezja) pozostałych na pokładzie statku m/v Qaaswa 10 marynarzy (6 Egipcjan, 2 Hindusów i 2 marynarzy z Bangladeszu) w końcu, 30 kwietnia 2018 r. wyjechało do domu. Statek został porzucony przez właściciela Alco Shipping Services, firmę z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich.

Inspektor ITF i koordynator ITF dla świata arabskiego Mohamed Arrachedi asystował im od samego początku, aż do chwili, gdy wyjechali otrzymawszy swoje wynagrodzenia. Część załogi (7 Egipcjan i 1 z Bangladeszu) po wypłaceniu wynagrodzeń repatriowano 9 marca 2018r.

W czasie tych 11 miesięcy, gdy statek był zakotwiczony w Sfaxie, marynarzy pozbawiono ich podstawowych praw. Musieli znosić ciągłe niedobory żywności, wody, paliwa oraz byli narażeni na długotrwały stres i psychiczny przymus.

ITF pomagał im w dostarczaniu żywności a po kilku nieudanych próbach wyegzekwowania od właściciela wypełnienia jego podstawowych zobowiązań i wzięcia odpowiedzialności za powstałą sytuację, zwrócił się do ubezpieczyciela statku z pytaniem, czy zgodnie z klauzulą dotyczącą porzucenia, która zawarta jest w certyfikacie, P&I zgodzi się zapłacić zaległe wynagrodzenia i repatriować załogę.



Mohamed Arrachedi skomentował: „Ci marynarze ucierpieli ponieważ właściciel po prostu nie przyjął na siebie odpowiedzialności za nich. To już trzeci raz kiedy pomagamy załodze tego statku. Kiedy wreszcie doczekamy się końca armatorów, którzy działają w taki sposób?”

Koordinator inspektorów ITF Steve Trowsdale powiedział: „Ponownie mamy do czynienia z bezkarnością armatora, który traktuje swoje załogi jak współczesnych niewolników, odmawiając im praw ludzkich, porzucając ich i zupełnie nie troszcząc się o nich.”

Za pomoc i współpracę przy odzyskaniu ponad 100 000\$ i repatriację załogi, ITF podziękował klubowi ubezpieczeniowemu, Federalnym Władzom Transportu Zjednoczonych Emiratów Arabskich i państwu bandery ZEA.

Związki wzywają do „prawdziwego” wzrostu światowego wynagrodzenia marynarzy

ITF i Nautilus* wezwą do zwiększenia miesięcznych płac marynarzy, które są najniższe na świecie.

ITF i Nautilus – międzynarodowy związek marynarzy - są zdecydowane powiedzieć Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), że nadszedł czas na znaczny wzrost płacy minimalnej dla marynarzy – jedynych, dla których międzynarodowo uzgodniono dolną granicę płac stosowaną dla całej branży żeglujowej.

W czerwcu br., Sekretarz generalny Nautilusa Mark Dickinson, w imieniu ITF, będzie przewodniczył delegacji marynarzy podczas rozmów Wspólnej Komisji Morskiej MOP, stałego organu, który od 1920 roku łączy przedstawicieli armatorów i marynarzy. Posiedzenie Wspólnej Komisji Morskiej dotyczące płacy minimalnej ma odbyć się w Genewie, w dniach 20 -21 czerwca br. Komisja jest odpowiedzialna za ustanowienie światowej płacy minimalnej dla marynarzy, która obecnie stanowi równowartość około 614 USD miesięcznie.

Mark Dickinson uważa to za bardzo skromne wynagrodzenie za ich pracę. „Światowa żegluga to około 52 000 statków, na których zatrudnionych jest około 1 647 000 marynarzy i dla wielu z nich to praca na okrągło, przez długie

godziny, w niebezpiecznych warunkach i zbyt wielu z nich otrzymuje w zamian za to ochłapy.”

Marynarze przeciętnie pracują ponad 90 godzin tygodniowo i są poza domem do 8. miesięcy.

„Biorąc pod uwagę co marynarze muszą znosić w pracy i korzyści, które przynosi marynarka handlowa w ostatnich latach a także ważność, jak i znaczenie przewożonych ładunków dla światowej społeczności, jasnym jest, że nadszedł czas aby uzyskać znaczący wzrost płac” – powiedział Mark Dickinson.

„Sprawa zarobków, o które będziemy apelować w Genewie, ma fundamentalne znaczenie moralne – marynarze zasługują na podwyżkę. Każdego dnia dają nam to, co dla nas konieczne - czas więc abyśmy także im coś dali”.

**Nautilus International to związkowa organizacja specjalistów morskich na morzu i lądzie. Reprezentuje ponad 22 000 specjalistów morskich, w tym kapitanów, oficerów, marynarzy, kadetów i pracowników branży żeglujowej takich jak piloci, pracownicy żeglugi śródlądowej, ruchu statków (podobnych do pracowników kontroli lotów), kapitanatów portu, marynarzy zatrudnionych przy wydobywaniu ropy i gazu oraz personelu lądowego.*

IBF oznajmia zakończenie rund negocjacyjnych

IBF (Międzynarodowe Forum Negocjacyjne) zakończył finałową rundę negocjacji ustalając ramowe porozumienie4 na lata 2019-2022

Manila: ITF i JNG (Joint Negotiating Group) spotkali się w Manili w dniach 19-22 lutego 2018 roku aby zakończyć negocjacje dotyczące porozumienia na lata 2019 – 2022.

Tym razem negocjacje były szczególnie trudne ze względu na niestabilność zysków osiąganych w niektórych sektorach żeglujowych. Obie strony uznały potrzebę wspierania rozwoju rynku ale również potrzebę utrzymania zrównoważonego i sprawiedliwego zatrudniania marynarzy zatrudnianych na statkach JNG na całym świecie.

Rozmowy zakończyły się sukcesem i 22.02.2018 r. podpisano porozumienie ramowe. Klauzule zawartej umowy będą ważne przez okres 4 lat, z tym, że uzgodniono przegląd wynagrodzeń po 2 latach. Główne punkty porozumienia to:

- wzrost płac od 1 stycznia 2019 roku o 2,5%
- wzrost bonifikaty członków JNG z funduszu świadczeń socjalnych ITF (ITF Welfare Fund) do 16%, z dodatkowymi 2% dostępnymi w oparciu o system motywacyjny
- ponowna klasyfikacja i rozszerzenie Stref Wojennych u wybrzeży Somalii i Stref Wysokiego Ryzyka oraz dodatkowo uznanie Strefy Wojennej na wodach terytorialnych na obszarze 12 mil morskich u wybrzeża Jemenu
- zmiana różnych klauzul umownych, w tym zmiana artykułu o pracach nie dotyczących Marynarzy, które wejdą w życie od 1 stycznia 2019 roku.

Dave Heindel, przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF, powiedział: „ Jesteśmy zobowiązani do zapewnienia uzyskania i utrzymania uczciwych płac i bezpiecznych warunków pracy dla marynarzy i portowców na całym świecie. To ważne, że możemy skorzystać z okazji wyciągnięcia wniosków z istniejących umów aby ponownie rozważyć ich strukturę, aby doprecyzować i uprościć język i zapewnić stałe, korzystne porozumienie, które stworzy podstawę naszych relacji na najbliższe lata”.

Przewodniczący ITF, Paddy Crumlin, dodał: „ Marynarze i portowcy stają codziennie przed poważnymi wyzwaniami i jest absolutnie konieczne aby ich potrzeby znalazły się na pierwszym miejscu w tych negocjacjach. Bez wątplenia żyjemy w trudnych czasach lecz przy wzajemnym szacunku i kolegalności razem zdołaliśmy uzyskać warunki nowego porozumienia”.

Rzecznik JNG, kpt. Rajesh Tandon, który przewodził rozmowom powiedział: „Ostatnie 14 miesięcy było szczególnie trudnych. Forum zwołane w lipcu ubiegłego roku w Tokio spotkało się wówczas z zamiarem zawarcia porozumienia. Jednak szybko stało się oczywiste, że żadna ze stron nie była w stanie zakończyć negocjacji na tym etapie. Wykonany w międzyczasie ogrom pracy, w tym prace nad klauzulą dotyczącą dokerów, pozwolił forum na kontynuowanie negocjacji i zawarcie wzajemnie akceptowanego porozumienia.”

Po zakończeniu negocjacji, przewodniczący JNG, kpt. Koichi Akamine, powiedział: „ Fakt, że w bieżących, trudnych warunkach rynkowych, udało się nam negocjować i zawrzeć nowe porozumienie, jest świadectwem rozwoju IBF i członków reprezentujących zarówno związki zawodowe, jak i pracodawców. To wzmacnia zaufanie i wzajemny szacunek, które obie strony zdobyły w ciągu ostatnich 15 lat.”

Utworzony 9 maja 2003 roku IBF obchodzi w tym roku swoje 15-lecie. Odnotowuje gwałtowny wzrost i obecnie układami IBF pokrytych jest ponad 200 000 marynarzy.

Informacje od redakcji

IBF został utworzony w 2003 roku jako ciało powołane do negocjowania układów zbiorowych pomiędzy pracodawcami morskimi i marynarskimi związkami zawodowymi dotyczących warunków zatrudnienia dla Marynarzy na statkach obcych bander pokrytych Umowami Specjalnymi ITF (ITF Special Agreements).

Pracodawcy morscy są reprezentowani przez Międzynarodową Radę Pracodawców Morskich (IMEC), Międzynarodową Grupę Pracodawców Morskich (ISEG), do których dołączyli także pracodawcy z Japonii (IMMAJ), tajwańskiej kompanii Evergreen oraz Stowarzyszenia Armatorów Korei.

Razem tworzą Wspólną Grupę Negocjacyjną (Joint Negotiating Group – JNG), która umożliwia przedstawienie ITF wspólnego stanowiska światowych pracodawców.

Międzynarodowa Federacja Transportowców(ITF) reprezentuje 648 związków zawodowych transportowców ze 140 krajów, w tym także afiliowane związki marynarzy, które reprezentują ponad 600 000 marynarzy.

Negocjacje IBF dotyczą zarówno negocjacji centralnych, jak i lokalnych, które pozwalają na rozwój istotnych zasad, które następnie mogą być wprowadzone do specyficznych lokalnych porozumień.

Ta niezwykła współpraca negocjacyjna jest jedynym takim przykładem międzynarodowej współpracy dotyczącej układów zbiorowych.

Konferencja „Dziesięciu”

Podczas spotkania Konferencji Dziesięciu (Konferencja, w której bierze udział 9 krajów bałtyckich i Norwegia) w Kopenhadze, w czwartek 15 marca 2018 roku, Norweski Związek Marynarzy (NSU) przedstawił wideo, którego celem było unaocznienie problemu dumpingu socjalnego planowanego przez rząd norweski.

Norwegia jest już wkrótce gotowa na otwarcie drugiego rejestru dla promów pływających ponad 300 mil morskich i przeflagowanie swoich statków pod banderę NIS. Jak wiecie, oznacza to zmianę norweskich płac na płace międzynarodowe.

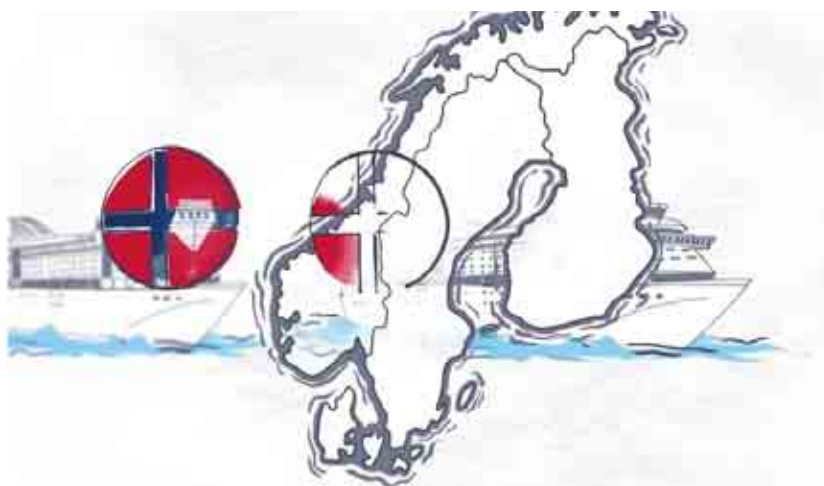
To nie jest tylko walka o norweskich marynarzy ale także walka całej skandynawskiej i bałtyckiej żeglugi promowej. Obawiamy się, że to dopiero początek tego wyścigu, który doprowadzi do dumpingu socjalnego zaakceptowanego systemowo.

Mamy nadzieję, że możecie poprzeć swoich norweskich braci i siostry i wraz z duńskimi i szwedzkimi marynarzami opublikujecie ten film w mediach społecznościowych.

Musimy dać znać rządowi norweskiemu, że to nie tylko problem norweski ale i problem Północnej Europy! Pytaniem, które trzeba zadać jest pytanie o to jakie powinny być płace w żegludze promowej w Północnej Europie.

Okażcie swoje poparcie poprzez rozpropagowanie naszego wideo. Jeżeli zaznaczycie @sjomannsforbundet w swoim poście – my prześlemy wasze poparcie odpowiednim osobom w Norwegii: <https://youtu.be/ozLvXsLR7PE>

**Konferencja Dziesięciu – to konferencja, w której bierze udział 9 krajów bałtyckich i Norwegia*



Nordic Ferry Race to the Bottom (International version)



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

Opisane w tabelce w formie danych osobowych i inne (PISZCIE!) i inne - w 10 100 pkt. WSK wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych i kontakt w formie elektronicznej dla celów organizacyjnych NSZZ „Solidarność” w celu realizacji celów, które służyć będą interesom ogólnym i celom społecznym.

Data

Podpis

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 Fousseini	Contact	Benin	Cotonou	+229 95192638	229 97080213	sousseini2002@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_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China - Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	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

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	Odessa	+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



Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Czym jest ETF?

Europejska Federacja Transportowców (ETF) jest ogólnoeuropejską organizacją, która skupia w swojej strukturze związki zawodowe pracowników transportu z Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego i krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

Kiedy utworzono ETF?

Europejska Federacja Transportowców została utworzona na zjeździe założycielskim w Brukseli w dniach 14-15 czerwca 1999 r.

Które związki zawodowe należą do ETF?

ETF posiada stowarzyszone związki organizujące pracowników w kolejnictwie, transporcie drogowym i logistyce, transporcie morskim, portach, wodach śródlądowych, lotnictwie cywilnym, rybołówstwie i usługach turystycznych.

Polskich marynarzy w strukturze ETF reprezentuje Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, będąca współzałożycielem ETF.

Ilu pracowników reprezentuje ETF?

ETF reprezentuje ponad 5 milionów pracowników transportu z ponad 230 związków transportowych i 42 krajów europejskich, w następujących sektorach: kolej, transport drogowy i logistyka, transport morski, śródlądowe drogi wodne, lotnictwo cywilne, porty, turystyka i rybołówstwo.

Jakie wydarzenia doprowadziły do utworzenia ETF?

ETF skupia byłych członków Federacji Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST - obecnie rozwiązanych) z europejskimi oddziałami Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF).

W 1999 r. Stowarzyszone związki z obu struktur postanowiły zjednoczyć obie istniejące instytucje. ETF jest wynikiem tej pracy. Odtąd tylko jeden organ reprezentuje europejskich pracowników transportu.

Jakie są główne działania ETF?

Działając w ogólnych ramach globalnej solidarności, ETF będzie działać zarówno jako europejski region ITF, jak i jako federacja transportowa Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych (ETUC).

Jego podstawowa działalność polega na reprezentowaniu i obronie interesów pracowników transportu w całej Europie.

Formułuje i koordynuje politykę transportową i społeczną związków zawodowych, organizuje uzgodnione działania przemysłowe, angażuje się w edukację i szkolenia oraz prowadzi innowacyjne badania na różne tematy, od prac dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa pracowników po badania wpływu na zatrudnienie.

ETF jest uznanym Partnerem Społecznym w Europejskim Dialogu Społecznym i będzie reprezentować interesy pracowników transportu w Europie w stosunku do Komisji Europejskiej i Rady Ministrów.

ETF będzie kontynuować dobre powiązania między związkami zawodowymi a Parlamentem Europejskim,

Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów.

Gdzie jest ETF.

ETF ma swoją siedzibę w Brukseli.

Związki zawodowe apelują o położenie kresu przemocy wobec kobiet i wobec przedstawicieli LGBT (środlowisk nieheteronormatywnych)

Partnerzy społeczni (ETF, EBU i ESO) wydali wspólną deklarację, zobowiązując się do walki z przemocą w miejscu pracy, której doświadczają kobiety i przedstawiciele LGBT w tym sektorze.

Wzywają również instytucje UE i państwa członkowskie do nadania temu zagadnieniu priorytetu poprzez wspieranie i wdrażanie Konwencji MOP o przemocy i szykanowaniu w świecie pracy.

Ostatnie badanie ETF wykazało, że 63% kobiet pracujących w transporcie doświadczyło przynajmniej jednego niedawnego aktu przemocy, a 26% uważa, że nękanie jest „częścią pracy” w transporcie.

Pracownicy sektora żeglugi śródlądowej mogą być szczególnie narażeni na nękanie i jego wpływ psychologiczny, ponieważ statek jest zarówno miejscem pracy, jak i miejscem zamieszkania - często przez dłuższy okres czasu.

Partnerzy społeczni planują podjęcie wspólnych działań mających na celu podniesienie świadomości na temat przemocy w miejscu pracy, której doświadczają kobiety i przedstawiciele LGBT na śródlądowych drogach wodnych.

Będą również pracować nad zagwarantowaniem równego dostępu do pracy i zawodów w sektorze żeglugi śródlądowej, a także równych warunków pracy i życia na pokładzie statków.

Informacje ze strony: www.etf-europe.org.



Porady i informacje dla marynarzy

Pamiętajcie o MLC To gwarancja Waszych praw

Jesteście marynarzami. Czy znacie MLC? MLC jest międzynarodową konwencją pracy ustanowioną przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP), która określa prawa marynarzy do przyzwoitych warunków pracy i dlatego też czasem nazywana jest marynarską „Kartą Praw”.



MLC weszła w życie w sierpniu 2013 roku i coraz więcej państw ją podpisuje. Państwo, które ratyfikuje Konwencję MLC poprzez swoje narodowe układy zbiorowe pracy, musi wypełniać jej postanowienia a armatorzy statków zarejestrowanych w krajach, które ją ratyfikowały muszą przestrzegać tych narodowych przepisów i innych uregulowań.

MLC określa i gwarantuje minimalne warunki pracy i życia dla marynarzy. Dotyczy każdego, kto pracuje na jakimkolwiek stanowisku na statku, którego dotyczy MLC. Według jej postanowień każdy marynarz ma prawo do bezpiecznego miejsca pracy, które spełnia normy bezpieczeństwa, bez obaw o warunki zatrudnienia, godnej pracy i godnych warunków życia, ochrony zdrowia, opieki medycznej i innych form ochrony społecznej.

Nie może być pracy przymusowej, wykorzystywania dzieci do pracy, dyskryminacji a ty masz prawo do organizowania się i rokowań zbiorowych.

Jest wiele sposobów realizowania Konwencji MLC. Państwo Portu (Port State), które ratyfikowało Konwencję MLC może kontrolować każdy statek, który zawinie do jego portu, nawet jeśli państwo bandery statku jej nie ratyfikowało.

Również ty masz możliwość podjęcia pewnych działań. Marynarze, jeżeli wymagania Konwencji MLC nie są przestrzegane, mogą składać skargi na statku lub na lądzie a statek może zostać zatrzymany do czasu aż problem zostanie rozwiązany.

MLC a marynarska umowa o pracę



Każdy marynarz ma prawo do uczciwej umowy o pracę, która określi warunki jego zatrudnienia. Marynarska umowa o pracę zawsze musi być zawarta na piśmie.

Musi być jasna. Musi być prawnie wykonalna.

Twoja umowa o pracę musi zawierać, jako minimum: twoje dane, nazwę i adres armatora, miejsce i datę zawarcia umowy, stanowisko na statku, wysokość wynagrodzenia lub sposób jego naliczania, wysokość płatnego urlopu i sposób jego wyliczenia, warunki zakończenia kontraktu wraz z okresem wypowiedzenia a także świadczenia dotyczące zdrowia i zabezpieczenia społecznego zapewniane przez armatora, prawo do repatriacji oraz odniesienia do układu zbiorowego (CBA) – jeśli jest zawarty.

Musisz mieć możliwość przejrzania swojej umowy o pracę i skorzystania z porady przed jej dobrowolnym podpisaniem. Umowa musi być podpisana zarówno przez ciebie jak i armatora lub jego przedstawiciela. Jej wszystkie rubryki, zwłaszcza dotyczące płac, muszą być wypełnione. Nigdy nie podpisuj czystych kartek papieru!

Ty i armator musicie mieć po jednym egzemplarzu oryginału umowy o pracę. Jeśli odnosi się ona do układu zbiorowego to jego kopia musi być dostępna na statku. Podobnie umowa o pracę – jej kopia w języku angielskim musi być dostępna do kontroli na statku.

MLC a rekrutacja i zatrudnienie



Jesteś marynarzem? Szukasz pracy? Żaden marynarz nie powinien płacić za znalezienie pracy. Najczęściej marynarze znajdują zatrudnienie poprzez biura załogowe i agencje pośredniczące. Czasem może to być także poprzez

twój związek zawodowy lub stronę układu zbiorowego pracy.

W sprawie zatrudnienia także MLC daje prawa. Według niej nie możesz być obciążany żadnymi opłatami za znalezienie pracy poprzez agencje zajmujące się rekrutacją i zatrudnieniem. Agencje te muszą być licencjonowane lub w inny sposób prawnie regulowane. Muszą działać w sposób odpowiedzialny za twoje prawa pracownicze.

Jedynie koszty, którymi możesz być obciążony to koszty twojego świadectwa zdrowia, narodowej książeczki żeglarskiej, paszportu lub innych dokumentów podróży. Koszty wiz muszą być pokrywane przez armatora.

Zgodnie z Konwencją MLC agencje rekrutujące i zatrudniające nie mają prawa umieszczania marynarzy na „czarnej liście” ani pozbawiania możliwości zatrudnienia na stanowisku, do którego mają kwalifikacje, wstrzymywania zarobków lub obciążania finansowo pośrednio lub bezpośrednio czy wykorzystywania innych, niekorzystnych finansowych opłat.

Agencje rekrutujące i zatrudniające muszą sprawdzić twoje kwalifikacje do pracy, poinformować cię o twoich prawach i obowiązkach wynikających z umowy o pracę i dać ci wystarczająco dużo czasu abyś mógł zapoznać się z tymi warunkami zanim je podpiszesz a także wręczyć ci kopię umowy o pracę.

Upewnij się, że ich umowa jest zgodna z odpowiednimi przepisami narodowymi i że armator, z którym współ-

pracują jest zabezpieczony finansowo. Agencje rekrutujące i zatrudniające powinny skutecznie reagować na wszelkie twoje skargi, posiadać ubezpieczenie na wypadek konieczności rekompensaty z tytułu poniesionych przez ciebie szkód. Wszyscy armatorzy mają wobec ciebie obowiązki - zgodnie z zapisami w umowie o pracę.

Agencje mają obowiązek prowadzenia aktualnego rejestru rekrutowanych i zatrudnianych za ich pośrednictwem marynarzy. Zawsze wybieraj renomowane agencje.



MLC - jak składać skargę

Jeśli twoje prawa są łamane możesz złożyć skargę. Niepłacone wynagrodzenia, długie godziny pracy, brak odpoczynku, pozbawienie praw do urlopu, problemy ze zdrowiem i bezpieczeństwem. Możesz złożyć skargę na statku do kierownika działu lub oficera przełożonego, do kapitana lub armatora albo władz zewnętrznych jeśli zajdzie taka potrzeba.

Jeśli zdecydujesz się na składanie skargi to musisz korzystać z określonych procedur i formularzy składania skarg. Twoja skarga zawsze jest poufna. Nie możesz być represjonowany za jej składanie.

Możesz także składać skargę na lądzie, np. do upoważnionego oficera w porcie, do którego zawinął twój statek. Zostanie wówczas przeprowadzone dochodzenie. Upoważniony oficer zajmie się twoją skargą. Jeśli dotyczy ona poważnych problemów – statek może zostać zatrzymany w porcie aż do ich rozwiązania.

Pytaj o formularz składania skarg na statku. Korzystaj z niego jeśli masz skargę. Miej wszelkie dokumenty dotyczące podjętych przez ciebie kroków.



MLC - pomoc w przypadku choroby, wypadku i śmierci

Zgodnie z Konwencją MLC armator ponosi odpowiedzialność za zapewnienie marynarzom zatrudnionym na swoim statku pomocy i wsparcia jeżeli zachorują, ulegną wypadkowi lub umrą w czasie swojego zatrudnienia. Ta odpowiedzialność zaczyna się w chwili gdy marynarz rozpoczyna swoją pracę a kończy się z chwilą repatriacji.

Armator musi posiadać zabezpieczenie finansowe aby zapewnić odszkodowanie w przypadku śmierci lub długotrwałej niezdolności do pracy marynarza z powodu wypadków lub choroby zgodnie z prawem krajowym, umową o pracę marynarza lub układem zbiorowym.

MLC nakazuje, aby jako minimum, były pokrywane następujące koszty: koszty opieki medycznej i leków, żywienia i zakwaterowanie do czasu gdy chory lub ranny w wyniku wypadku marynarz nie wyzdrowieje lub do czasu gdy choroba lub niezdolność do pracy zostanie uznana za trwałą, pełne wynagrodzenie płatne tak długo jak chory lub marynarz po wypadku pozostaje na burcie lub do czasu jego repatriacji. Marynarzowi także przysługuje pełne lub częściowe

wynagrodzenie do czasu wyzdrowienia zgodnie z krajowymi przepisami lub układem zbiorowym.

Armator ponosi także koszty transportu pozostawionych na statku rzeczy marynarza oraz w przypadku śmierci w czasie zatrudnienia, koszty pogrzebu.

Jeśli krajowe przepisy tak określają to wówczas konieczność wypłacania przez armatora kosztów opieki medycznej może być ograniczona do 16 tygodni od chwili zachorowania lub wypadku.

MLC pozwala krajom na wyłączenie odpowiedzialności armatora jeżeli wypadek nie został spowodowany w czasie pracy na statku lub jeśli został spowodowany umyślnie przez marynarza lub jeśli choroba czy wypadek zostały zatajone przed jego pierwszym zatrudnieniem. MLC chroni prawa marynarzy i gwarantuje odpowiednie standardy.

MLC - prawo do repatriacji



MLC daje ci prawo do repatriacji bez żadnych kosztów z twojej strony. Jesteś uprawniony do repatriacji na koszt armatora w przypadkach gdy: twoja umowa o pracę wygasa podczas gdy jesteś za granicą, jest wypowiedziana, z uzasadnionych powodów przez armatora lub przez ciebie lub nie możesz nadal wykonywać swoich obowiązków np. z powodu choroby lub wypadku lub jeśli armator nie wywiązuje się ze swoich zobowiązań prawnych wobec ciebie, np. ze względu na niewypłacalność.

Prawo do repatriacji dotyczy zwykle transportu lotniczego do miejsca, gdzie została podpisana twoja umowa o pracę, do twojego kraju zamieszkania lub miejsca określonego w układzie zbiorowym lub innego, wspólnie uzgodnionego z armatorem.

Armator musi zapłacić za twoją podróż do miejsca repatriacji, zakwaterowanie i wyżywienie w czasie podróży. Zapłacić dodatek za czas podróży, jeśli jest to wymagane przez krajowe prawo lub określone w układzie zbiorowym, koszt badania gdy jest niezbędne aby upewnić się, że jesteś zdolny do podróży oraz za transport 30 kg bagażu osobistego.

Armatorowi nie wolno domagać się od ciebie jakichkolwiek płatności z twojego wynagrodzenia lub innych należnych ci świadczeń za twoją repatriację, chyba że dopuścisz się poważnego złamania umowy o pracę, co może wiązać się z odliczeniem z twojego płatnego urlopu czasu oczekiwania na repatriację i jej rzeczywisty czas trwania.

Narodowe przepisy dotyczące repatriacji muszą być dostępne na statku. Statki muszą posiadać odpowiednie finansowe zabezpieczenie na repatriację. Jeśli właściciel statku nie zapłaci za twoją repatriację wówczas odpowiedzialność za nią ponosi państwo bandery.

To tylko niektóre z ważnych dla każdego marynarza uregulowań zawartych w Konwencji MLC. Warto się z nią zapoznać bo stanowi ona Wasze zabezpieczenie i gwarancje waszych praw.

Barbara Kubach - Chęcińska

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

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

Statystyki dotyczące wypadków, kalectwa i śmierci marynarzy na morzu są szokujące. Każdego roku armatorzy i kluby ubezpieczeniowe płacą miliony dolarów odszkodowań tym, którzy ulegli wypadkom oraz rodzinom marynarzy, którzy zginęli na morzu.

Pamiętać przy tym trzeba, że wiele z takich wypadków jest w ogóle nie odnotowanych a wiele wypłacanych odszkodowań jest znacznie zaniżonych w stosunku od tych, które faktycznie należą się marynarzom czy ich rodzinom.

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

Jeśli miałeś wypadek lub znasz kogoś kto ucierpiał w wyniku wypadku - natychmiast skontaktuj się ze swoim związkiem zawodowym afiliowanym w ITF

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

MOŻESZ TAKŻE SKONTAKTOWAĆ SIĘ Z ITF bezpośrednio:

ITF Seafarers Help
International Transport Workers Federation
ITF House
49-60 Borough Road
London SE1 1DS

Jeżeli ulegniesz wypadkowi na statku pod tanią banderą, lub będziesz świadkiem wypadku współtowarzysza z załogi, prosimy o możliwie najszybsze przekazanie do Twoim Związku Zawodowym, następujących szczegółów:

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

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

Powinieneś także zadbać o to by:

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

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

Wyłudzenie danych osobowych Lepiej się zabezpiecz

Od kilku lat na łamach naszego Biuletynu informujemy o kolejnych oszustach podszywających się pod armatorów.

Procedura jest standardowa; oszuści proponują fantastyczne warunki zatrudnienia w postaci ozdobionego czerwonymi i złotymi pieczęciami kontraktu, prosząc najpierw o przesłanie wypełnionej aplikacji, później proszą o przesłanie skanów dokumentów i czasami o wpłacenie pieniędzy za koszty uzyskania wize, zezwolenia, kosztów manipulacyjnych.

W chwili, kiedy zdajemy sobie sprawę, że padliśmy ofiarą oszustwa, zaczyna się domniemywanie, co w takiej sytuacji zrobić i jakie będą konsekwencje bez troskiego „puszczania” w wirtualny świat naszych pełnych danych z nazwiskiem rodzimym mamy włącznie oraz własnoręcznym podpisem.

Uszczerbek na finansach jest dotkliwy, ale mniej szkodliwy niż fakt wyłudzenia danych osobowych i skanu naszego podpisu, które mogą być za jakiś czas w naszym imieniu wykorzystane np. do pobrania kilku kredytów w naszym imieniu.

Mamy małe możliwości podjęcia działań prewencyjnych, (vide: tekst odpowiedzi z Komendy Wojewódzkiej Policji na list Organizacji Marynarzy Kontraktowych z zapytaniem co robić przy pojawieniu się podejrzenia wyłudzenia danych osobowych, który został opublikowany w BM nr 82), List z Komendy Policji kończy się konkluzją:

{...}Niewątpliwie jednak najbardziej skuteczną formą ochrony przed przestępstwami popełnionymi z wykorzystaniem Internetu jest zachowanie ostrożności, szczególnie gdy skuteczność określonych czynności wiąże się z udostępnianiem danych osobowych. Wszelkie, nawet najmniejsze wątpliwości co do wiarygodności otrzymywanych ofert, powinny być skutecznym hamulcem zarówno w operowaniu informacjami na swój temat jak i dokonywaniem określonych płatności/przelewów.

Dlatego proponujemy skorzystać z pewnego narzędzia, które udostępni Biuro Informacji Kredytowej. - Alerty BIK

Dostaniesz SMS i e-mail, gdy w BIK pojawią się informacje o próbie uzyskania kredytu na Twoje dane, dzięki temu dowiesz się np., że ktoś chce wyłudzić abonament komórkowy lub w Twoim imieniu zawiera umowę na dostawę gazu.

Jeśli ktoś się pod Ciebie podszywa, masz szansę zareagować i zapobiec wyłudzeniu.

Alerty działają 24 h na dobę.

Podpowiadamy, że jest to zawsze jakaś forma zabezpieczenia.. Szczegóły znajdziecie na stronie: www.bik.pl

Minimalny poziom szkolenia oraz wzajemne uznanie świadectw morskich w UE

Komisja Europejska opublikowała niedawno nowy dokument dotyczący zatrudnienia i poziomu szkolenia marynarzy pracujących na statkach UE. Skupiono się w nim głównie na wzajemnym uznawaniu dyplomów lecz są tam zawarte także inne informacje dotyczące rynku pracy na statkach bandery UE.

Z wykazanych statystyk (w oparciu o rok 2015) wynika, iż ze wszystkich unijnych pracowników z poziomu operacyjnego i zarządzania to właśnie polskim oficerom wydano najwięcej dyplomów spośród wszystkich narodowości UE (CoC, endorsements) czyli 10 114. Kolejne miejsca w rankingu to Rumunia – 5815, Chorwacja – 4340, Grecja – 4754, Bułgaria – 3151. Polskim oficerom najwięcej wydano dyplomów na statki pod banderą maltańską – 2853, cypryjską – 2619 i UK – 2039.

Teraz krótko o ilości dyplomów oficerskich wydanych marynarzom z krajów spoza UE. Najwięcej wydano oficerom z Filipin – 33966, na drugim miejscu była Ukraina – 23192, a następnie Rosja 16381, Indie 7626 oraz Turcja – 6377.

W Europie toczy się dyskusja nad wiarygodnością świadectw, dyplomów morskich, nadzorem nad jakością i programami szkoleń i nauczania. Najwięcej czasu poświęca się uznawaniu dyplomów i świadectw spoza UE w krajach UE ponieważ tutaj występują największe różnice. W teorii szkolenia i dyplomy są zgodne z konwencją STCW jednak brak odpowiedniego nadzoru i korupcja powodują, iż w wielu przypadkach na morze trafiają ludzie niezdolni do prawidłowego objęcia obowiązków.

Komisja Europejska jest mocno zainteresowana problemem ze względu na bezpieczeństwo żeglugi i ochronę środowiska. Nie należy jednak zapominać, iż od jakości, wyszkolenia, wiedzy i umiejętności marynarzy zależy nasze życie. Zarówno w mniejszej skali czyli w przypadku gdy trafiamy na statek z kilkunastoma nieznanymi osobami jak i w większej gdy możemy przyrównać nas do osoby jadącej samochodem w nocy na nieoświetlonej drodze o dużym natężeniu ruchu.

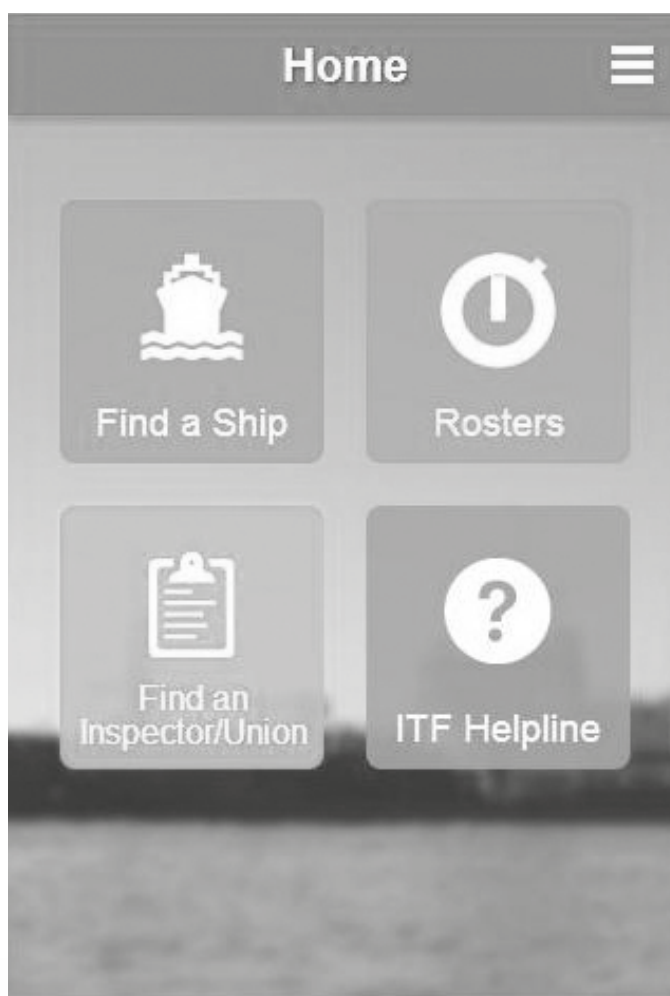
Czytając ten artykuł nie odkryliśmy tajemnicy, iż inne nacje zastępują nasze miejsca pracy, po części tak jak my zastąpiliśmy marynarzy z Europy zachodniej. Patrząc jednak

na trendy w żegludze, które są widoczne u znaczących armatorów „jakość marynarza” ma znaczenie. Mamy na myśli stabilność, wiarygodność, umiejętność posługiwania się j. angielskim, wykształcenie zawodowe ale także umiejętność postępowania w sytuacjach kryzysowych jak np. pożar, awaria, zagrożenie życia ludzkiego.

Tymoteusz Listewnik

Aplikacja ITF dla marynarzy

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



ITFglobal.org

ITFseafarers.org

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

Zachęcamy do pobrania:

Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia iOS

Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia Android

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



Zastraszanie i molestowanie podczas pracy na statku

Przypominamy najważniejsze zagadnienia dotyczące szeroko pojętego „harassment and bullying” opracowane przez Międzynarodową Izbę Morską oraz ITF w celu poprawy sytuacji w miejscu pracy czyli na statkach.

Przykłady wykroczeń, za które należy stosować środki dyscyplinarne to między innymi: napaść, onieśmianie, przymuszanie, ingerencja w pracę innych pracowników, postępowanie natury seksualnej, inne postępowanie odnoszące się do seksu naruszające godność kobiety i mężczyzny wykonujących pracę, które to postępowanie jest niechciane, nieuzasadnione oraz obraźliwe dla adresata.

Przykłady molestowania:

- wyświechtanie lub rozpowszechnianie materiałów obraźliwych czy dwuznacznych;
- wygłaszanie insynuacji, dowcipów, lubieżnych żartów czy seksistowskich/rasistowskich/homofobicznych uwag, używanie obraźliwego języka podczas mówienia o osobach niepełnosprawnych lub żartowanie z czyjegoś inwalidztwa;
- uwagi na temat fizycznego wyglądu lub charakteru innej osoby wywołujące zażenowanie lub sprawiające przykrość;
- poświęcanie niepożądanego uwagi w formie szpiegowania, śledzenia, zamęczania, albo nadmierne zwracanie uwagi w formie werbalnej czy fizycznej;
- sporządzanie lub wysyłanie niepożądanych, dwuznacznych, wrogich lub natrętnych wiadomości tekstowych za pośrednictwem poczty elektronicznej, portali społecznościowych, faksów czy listów;

- nieuzasadniona, natrętna lub uporczywa dociekliwość na temat stanu cywilnego, życia osobistego, zainteresowań oraz orientacji seksualnej, czy zadawanie podobnych pytań na temat pochodzenia etnicznego, włącznie z kulturą czy wyznaniem ;
- niepożądane zaloty seksualne, wielokrotne namawianie na randkę czy groźby sugerowanie, że przychylność seksualna może przyspieszyć karierę, natomiast brak przychylności może na nią wpłynąć niekorzystnie;
- lubieżne uśmiechanie się, nieprzyzwoite gesty, dotykanie, chwytywanie, głaskanie czy inne niepotrzebne dotknięcia cielesne jak np. ocieranie się ciałem;
- wygłaszanie złośliwych plotek lub obrażanie kogoś (szczególnie ze względu na cechy chronione, takie jak wiek, rasa, zmiana płci, stan cywilny, związek partnerski, ciążę i macierzyństwo, płeć, niepełnosprawność, orientację seksualną, wyznanie lub przekonania);

Przykłady zastraszania:

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

Osoby narażone na molestowanie i zastraszanie na pokładzie statku najczęściej odkładają sprawę do końca podróży i składają prośbę o przeniesienie na inny statek przed wypłynięciem w następny rejs – zamiast składania doniesienia.

Sprawia to kłopoty logistyczne w firmie i utrudnia skuteczne eliminowanie przypadków molestowania i zastraszania.

Należy pamiętać, że są wdrożone procedury składania skarg, a wszystkie zgłoszenia związane z molestowaniem czy zastraszaniem muszą być traktowane w sposób poufny.

T.L.

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.

Dlaczego pracujesz na morzu?

Spojrzenie Psychologa Małgorzaty Szwemin

Być może ktoś już zadawał ci to pytanie, albo sam czasem zastanawiasz się po co to robisz. Odpowiedź nasuwa się sama, pewnie dla pieniędzy. Niemniej warto pytać o swoje „dlaczego?”, wtedy możemy świadomiej podążać wybraną drogą.

Chociaż wybór zawodu jest istotny, bo praca zajmuje nam wiele czasu naszego dorosłego życia, to czasami dokonuje się go pochopnie, trochę niechcący. Czasem to bliscy naciskają i wymuszają na nas decyzję, czasem naśladujemy



kogoś, kto taką ścieżką podąża. Być może akurat ty wybrałaś starannie, przejrzałaś wszelkie za i przeciw, ale nawet wówczas sprawdź, czy tamte kalkulacje nadal są aktualne.

Nie potrafimy przewidzieć wszystkiego, czasem nam się zdaje, że w takim zawodzie będziemy czuć się wspaniale ale potem życie weryfikuje te przewidywania.

Zdarza się też że to, co było istotne kiedyś przestaje być obecnie. Zmieniamy się i co jakiś czas warto odświeżyć swoją motywację co do naszej pracy.

Praca na morzu jest trudna, co bardziej oczywiste jest dla tych, co ją wykonują niż tych, którzy osądzają ją z lądu. Wymaga odporności psychicznej i mierzenia się z wieloma problemami.

Dlatego warto jeszcze raz zadać pytanie: po co ja to robię? Warto znaleźć jak najwięcej argumentów,

Im więcej znajdziesz odpowiedzi, tym lepiej zrozumiesz, co jeszcze trzyma cię w tej pracy oraz da ci motywację w trudnych momentach. Jeśli przychodzi Ci do głowy jedynie wysokość zarobków, to pytaj dalej, na co pragnę przeznaczyć te pieniądze, jakie cele nimi osiągnąć? Wtedy te cele stają się twoim „dlaczego”, argumentem za tym, żeby dalej kontynuować swoją pracę.

Zazwyczaj działasz bezrefleksyjnie, po prostu dzień za dniem wykonujesz te same zdania, kontynuujesz to, co postanowiłeś, wracasz do swojej pracy. Warto czasem wpuścić trochę świadomości w swoje działania a zadawanie pytań w tym pomoże.

Zdarza się że obawiasz się tych pytań, bo ukrywasz przed sobą, że już masz dość, że potrzebujesz zmiany a to wymagałoby podjęcia działań, poszukania nowej drogi. Jednak ukrywanie przed sobą prawdy prowadzi do napięć a nawet chorób, dlatego ważne jest aby nie ukrywać niczego przed sobą. Nawet jeśli odkryjesz, że jesteś sfrustrowany, że straciłeś już dawno zapal do pracy lub chwyciło cię wypalenie zawodowe, to możesz podjąć decyzję, dokonać zmian, poszukać pomocy. Tkwienie w niezadowoleniu tylko cię osłabi.

Nie zawsze na szczęście jest aż tak dramatycznie, często pomimo odczuwanych stresów, napięć i frustracji nadal

chcesz pracować na morzu. Wtedy wzmocnienie swojej motywacji ustrzeże cię przed dalszymi konsekwencjami tych stresów. Jeżeli wiesz jaki jest twój cel, po co to robisz, łatwiej znosić trudności i szukać rozwiązań na problemy pojawiające się po drodze.

Czasami łatwiej porozmawiać z kimś, niż samemu sobie zadawać pytania, bo gdy ktoś cię pyta, odnajdujesz w sobie odpowiedź.

Bez względu na to jaką formę wybierzesz od czasu do czasu zatrzymaj się i zapytaj: dlaczego pracuję na morzu, po co to robię? Zapisz sobie swoje odpowiedzi, schowaj i zajrzyj po roku, wtedy sprawdź czy nadal są aktualne.

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

Wybierając zawód, kierujemy się swoimi upodobaniami, pasjami, marzeniami i oczekiwaniami, czasem oczekiwaniami bliskich.

Otóż, aby dobrze czuć się w tym co się robi, należy właśnie zastanowić się z jakiego powodu pracujesz w określonym miejscu. Jest to o tyle ważne, bo znalezienie źródła, czyli tego co tak naprawdę przekonało Cię do pływania, pozwoli przetrwać najtrudniejsze momenty, kryzysy, zmęczenie, złość na



współpracowników, bezsilność wobec systemu i tęsknotę za bliskimi.

Po co o tym piszę? Ponieważ, spotykam się z dylematami dotyczącymi wyjazdów do pracy na morzu, rozłąki z rodziną, trudności już w samej pracy, kłopotu ze znalezieniem pracy na statku. Gdy pada pytanie: „Po co mi to? Ja już tam nie chcę wracać”, wtedy, dobrze jest przypomnieć sobie o tym, co zdecydowało, że pracujesz na morzu.

W swojej praktyce, spotkałam się z następującymi powodami:

- Z przymusu, bo jest trudna sytuacja finansowa.

- Z pasji do morza.
- Brak innego pomysłu na życie zawodowe.
- Jako kontynuacja tradycji rodzinnej.

A jaki jest Twój powód dla którego pracujesz na morzu?

- Jeżeli dla pieniędzy, to zastanów się co dają ci zarobione w ten sposób?
- Jeżeli z braku pomysłu na inne zajęcie, to pomyśl co zyskałeś do tej pory dzięki tej pracy?
- Jeżeli z pasji, to skąd się wzięła ta pasja, jakie obrazy masz w głowie, gdy sobie niej przypominasz?
- Jeżeli z tradycji, to kto Ci ją przekazał i co ona dla Ciebie oznacza?

Chodzi o to, aby znaleźć źródło, czyli motywację, czyli to „coś”, co powoduje, że wracasz i pracujesz na morzu. Zatem, jeżeli pracujesz z przymusu, bo tak ci się sprawy finansowe ułożyły, to jedyną motywacją są pieniądze.

Są również osoby, które pracują na statku, bo nie mają innego pomysłu. Tutaj motywacją jest posiadanie pracy.

Jest też grupa osób, które znalazły się na morzu, bo je zwyczajnie pokochały, a praca jest dodatkiem. Są również osoby, które pracują na morzu, bo taką mają rodzinną tradycję i tak po prostu wygląda ich świat.

Do jakiej grupy Ty należysz?

Praca na morzu jest trudna, jest wyzwaniem, jest rozłąką, często rezygnacją z przyjaźni, związków. Jest podporządkowaniem się żywiołowi jakim jest woda. Brakiem snu, ciągłym zmęczeniem, napięciem i stresem. Trzeba podejmować trudne decyzje i radzić sobie z różnicami kulturowymi. Powody, dla których pływasz, pozwalają Ci „nie zwariować”, mieć motywację i chęć do powrotu na morze.

Sam moment wyjazdu do pracy, odwożenie na lotnisko i świadomość zobaczenia się z najbliższymi za miesiąc, dwa, albo pół roku, jest najtrudniejszy i dla Ciebie i dla rodziny.

Zatem uzasadnienie tego źródła, pozwoli również bliskim zrozumieć, co Tobą kieruje, że wracasz na morze. Pozwoli poradzić sobie z rozłąką, jeśli rodzina będzie wiedziała, że to dla ciebie ważne. Nie będą się czuli porzuceni, gdy wyjeżdżasz. Zwłaszcza dzieci, którym rozłąka z rodzicem nigdy nie służy. Jeśli jednak dobrze wyjaśnisz z jakiego powodu robisz to zawodowo, co robisz, powiesz dlaczego jest to dla ciebie ważne, bliscy zrozumieją. Dokończ zdanie.

Pracuję na morzu, ponieważ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Wybory nowych władz OMK na następną kadencję na lata 2018-2022 za nami.

Za nami długi i skomplikowany proces wyborów, wynikający z prawa związkowego jakie nas obowiązuje.



Marynarze z całej Polski należący do OMK wybrali władze stanowiącą, czyli 28 Delegatów reprezentujących marynarzy należących do OMK.

Delegaci na Walnym Zebraniu Delegatów wybrali Przewodniczącą Organizacji oraz Zarząd Organizacji, czyli 10-osobową Komisję OMK oraz Komisję Rewizyjną.

Przewodniczącym Organizacji Marynarzy Kontraktowych został wybrany jednogłośnie **Kapitan ż.w. Tymoteusz Listewnik**, który powiedział, dziękując za wybór i zaufanie:

„W pracy związkowej wyróżniam kilka priorytetów, tj. bezpośrednią pomoc polskim marynarzom w sprawach związanych z zatrudnieniem, działalność ITF/ETF na forum UE w celu zabezpieczenia miejsc pracy dla marynarzy UE na statkach armatorów UE oraz reprezentację marynarzy kontraktowych w zakresie ubezpieczeń społecznych i podatków w Polsce.

Osobiście jestem zainteresowany dalszą działalnością w kierunku wzmocnieniu grupy polskich marynarzy w postaci OMK skupiając się na sprawach związanych z naszym zawodem. Kwestie z areny politycznej, uważam za wychodzące poza zakres działalności Związku i pozostawiam je indywidualnej ocenie każdego z nas.”

Poniżej przedstawiamy informacje o składzie Komisji OMK, Komisji Rewizyjnej oraz składzie Prezydium Komisji, które zostało wybrane na pierwszym posiedzeniu Komisji OMK:

Prezydium Komisji

Tymoteusz Listewnik – Kapitan ż.w. Przewodniczący
Janusz Maciejewicz - Starszy mechanik,
Wiceprzewodniczący
Bożena Szmajdzińska – Sternik morski,
Sekretarz / Skarbnik
Piotr Dettlaff – Oficer wachtowy, Członek Prezydium
Krzysztof Szulc – Starszy mechanik, Członek Prezydium

Członkowie Komisji:

Piotr Nowicki – Starszy Oficer
Adrian Koszlak – Bosman
Ryszard Rybicki – Starszy Steward
Henryk Szmajdziński – Oficer Elektryk
Stanisław Podgórski – Kapitan ż.w.

Komisja Rewizyjna:

Barbara Kubach – Chęcińska - Asystent ds. układów zbiorowych i marynarzy w KSMMiR NSZZ „Solidarność”, Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej
Piotr Łowicki – Starszy Oficer, Wiceprzewodniczący
Katarzyna Malan – mgr ekonomii, specjalista ds. finansowo-księgowych KSMMiR NSZZ „Solidarność”
Grzegorz Wilkos – Oficer wachtowy
Maciej Pokusa – Starszy mechanik



Delegaci na Walnym Zebraniu Delegatów podjęli między innymi Uchwałę w sprawie utworzenia Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej oraz przyjęli treść stanowiska w sprawie pośredniczenia Organizacji w zawarciu dodatkowego grupowego ubezpieczenia NNW marynarzy należących do OMK.



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

W związku z przedłużeniem przez OMK na kolejny rok ważności ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich, przekazujemy kilka istotnych informacji o polisie ubezpieczeniowej dla marynarzy należących do OMK:

- ubezpieczenie bez względu na datę przystąpienia do OMK obejmuje wypłatę odszkodowania w razie śmierci w wyniku NNW wskazanym najbliższym w wysokości 10 000
- Marynarze należący do OMK powyżej 5 lat posiadają oprócz polisy obejmującej ubezpieczenie w razie śmierci w wyniku NNW na kwotę 10 000 również dodatkową polisę w razie następstwa NW i % uszczerbku na zdrowiu od kwoty 5 000
- Marynarze należący do OMK powyżej 10 lat posiadają oprócz polisy obejmującej ubezpieczenia w razie śmierci w wyniku NNW na kwotę 10 000, również dodatkową polisę w razie następstwa NW i % uszczerbku na zdrowiu od kwoty 10 000

W razie wystąpienia zdarzenia, prosimy o kontakt z biurem, podamy indywidualny numer Polisy – biuro@nms.org.pl

Ubezpieczeniem objęci są marynarze, którzy mają opłacone składki członkowskie. Bądź fair wobec swojej Organizacji i terminowo realizuj podjęte przez Ciebie zobowiązania wynikające z przynależności do OMK/ITF.

Nasz serwis pomocowy jest finansowany tylko ze składek członkowskich. Nie wiesz kiedy będziesz musiał z niego skorzystać.

Zaktualizuj swoje dane kontaktowe - ubezpieczenie NNW dla marynarzy z OMK

OMK zwraca się z prośbą do marynarzy należących do naszej Organizacji o zaktualizowanie swoich danych na dostępnym formularzu na naszej stronie internetowej i przesłanie pocztą lub na adres email: biuro@nms.org.pl

Aktualizacja danych polega między innymi na wskazaniu i podaniu danych osoby upoważnionej do kontaktu z OMK w imieniu marynarza.

Ta informacja jest niezwykle istotna z uwagi na zakres ubezpieczenia NNW którym są objęci marynarze należący do naszej Organizacji.

Formularz aktualizacji danych jest dostępny na naszej stronie internetowej. Możemy również przesłać formularz na adres e-mail wskazany w deklaracji. W tej sprawie proszę się kontaktować : biuro@nms.org.pl

Konwencja MLI – co się zmienia dla marynarzy od 01 stycznia 2019 r.

Z dniem 01 lipca 2018 r. zacznie w Polsce obowiązywać Konwencja MLI (Konwencja wielostronna implementująca środki traktatowego prawa podatkowego mające na celu zapobieganie erozji podstawy opodatkowania i przenoszeniu zysku). Głównym celem Konwencji jest uszczelnienie systemu podatkowego poprzez przeciwdziałanie międzynarodowym optymalizacjom podatkowym, których efektem jest transferowanie zysków do tych jurysdykcji, w których opodatkowanie jest dużo korzystniejsze. Konwencja ma modyfikować obowiązujące dotychczas umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, stanowiąc swoisty rodzaj „nakładki” na ich aktualne zapisy.

Pełny artykuł jest dostępny w Strefie Członków Związku na naszej stronie internetowej. Artykuł został opracowany specjalnie na zlecenie OMK dla marynarzy w celu poznania nadchodzących zmian w opodatkowaniu dochodu za pracę na statkach.

„OMK NEWS – Twoje źródło informacji na morzu”

Już ponad dwa lata przesyłamy do marynarzy należących do OMK w formie elektronicznej gazetkę na statki z aktualnymi informacjami z dziedziny gospodarki morskiej do poczytania. Dziękujemy za zainteresowanie i powiększające się grono odbiorców gazetki.

Jeżeli chciałbyś także otrzymywać OMK news na swój statek, napisz taką informację na adres: biuro@nms.org.pl

omk

Zabierz ze sobą koszulkę OMK na statek.

Informujemy, że dla wszystkich marynarzy należących do OMK mamy do przekazania koszulki OMK, takie jak na poniższym zdjęciu.



Jeżeli jesteś zainteresowany otrzymaniem koszulki, prosimy o e-mail na adres: biuro@nms.org.pl z podaniem rozmiaru i adresu do wysyłki. Posiadamy rozmiary koszulek **M, L, XL**. Koszulkę wyślemy pocztą

Dla wszystkich marynarzy, którzy należą do naszej Organizacji ponad 5 lat koszulki są oczywiście gratis.

Przypomnienie o świadczonym przez OMK serwisie marynarskim

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy koszty kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdu na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o spraw-

zenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.

- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Przyłącz się: www.omk.org.pl

Organizacja Marynarzy Kontraktowych pod Pomnikiem Tych, którzy nie Powrócili z Morza.

9 czerwca br. o godzinie 12.00 marynarze z Organizacji Marynarzy Kontraktowych wraz z innymi przedstawicielami środowisk morskich w Szczecinie złożyli kwiaty pod Pomnikiem Tych, którzy nie Powrócili z Morza.

Ceremonię poprowadził Kpt. ż.w. Wiktor Czapp wspominając Tych, którzy wypłynęli w rejs, z którego powrotu już nie ma. Pamiętamy.



Zdjęcie: OMK

Koncert Tym, Którzy nie Powrócili z Morza

Organizacja Marynarzy Kontraktowych wraz z pozostałymi Stowarzyszeniami i Organizacjami Morskimi Miasta Szczecina poparła treść listu Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, skierowanego do Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie reaktywowania Koncertu Tym, Którzy nie Powrócili z Morza.



Organizacja Koncertu, który był cyklicznym artystycznym wydarzeniem, odbywającym się na największym w Europie Cmentarzu Centralnym w Szczecinie, goszcząc mieszkańców naszego Regionu, ze względu na problemy budżetowe miasta, została w roku 2017 zawieszona.

Dzięki wspomnianemu apelowi środowisk morskich, Opera na Zamku mogła w tym roku przystąpić do organizacji Koncertu.

Nasza Organizacja czynnie włączyła się w pomoc w dystrybuowanie biletów na to wyjątkowe wydarzenie.

Bilety były dostępne do zakupu w biurze naszej Organizacji, marynarze należący do naszej Organizacji oraz ich rodziny mogły w skupieniu wspomnieć swoich najbliższych, kolegów, którzy pozostali na wiecznej wachcie.

Koncert Tym którzy nie powrócili z morza odbył się **10 maja o godzinie 22.00** przy licznych udziałem mieszkańców i środowisk morskich.

Dyrektor Opery na Zamku, Jacek Jekiel powiedział:

„Chciałbym, aby ten koncert był też chwilą pewnej refleksji. Sprzyja temu sam szczeciński cmentarz – jesteśmy w środku miasta, a jednocześnie jest tam magiczna cisza,

której nie przeszkadza jednak muzyka symfoniczna. Brzmi ona, jak w sali koncertowej”

Requiem Wolfganga Amadeusza Mozarta wykonał chór i orkiestra, a także soliści Opery na Zamku w Szczecinie pod kierunkiem Małgorzaty Bornowskiej.

Requiem d-moll KV 626 ciężko chory Wolfgang Amadeusz Mozart napisał tuż przed śmiercią w 1791 r. Kompozytor otrzymał zamówienie od anonimowego posłańca, który wręczył mu niepodpisany list. Mozart z góry otrzymał też honorarium; nie zdążył ukończyć dzieła. Dopiero po jego śmierci okazało się, że Requiem zamówił hrabia Franciszek Walsegg zu Stuppach, który utworem chciał upamiętnić zmarłą żonę. Dzieło po raz pierwszy wykonano w grudniu 1793 r.



Zdjęcie:OMK

Rabat na szkolenia dla marynarzy z OMK.

Miło nam jest poinformować, że podpisaliśmy kolejną umowę partnerską, tym razem z jedynym w Polsce akredytowanym przez OPITO Centrum Szkoleniowym **VULCAN**.

Na podstawie tej umowy, marynarze należący do OMK mogą uzyskać rabat w wysokości 5 % na wszystkie szkolenia oferowane przez ten ośrodek szkoleniowy.

Podstawą do uzyskania rabatu jest okazanie legitymacji członkowskiej OMK / ITF.



Vulcan Training Center
ul. Ludowa 8 C 71-700 Szczecin
www.vulcan-tc.pl

email: booking@vulcan-tc.pl

tel.: +48 668 909 444

tel.: +48 664 771 050

Mamy to ! Ubezpieczenie grupowe PZU marynarzy należących do OMK.

W związku z dużym zainteresowaniem obecnym ubezpieczeniem NNW, którym są objęci wszyscy marynarze należący do OMK i pojawiającymi się zapytaniami o możliwość rozszerzenia zakresu ubezpieczenia marynarzy i ich rodzin, rozpoczęliśmy ponad pół roku temu żmudne negocjacje z PZU w sprawie uzyskania oferty dodatkowego ubezpieczenia, dedykowanego marynarzom, które spełniałoby kryteria zabezpieczenia trudnej pracy marynarza wykonywanej na całym świecie i niebezpieczeństw z nią związanych.

Z uwagi na specyfikę pracy marynarzy oraz nieregularny system zatrudnienia na całym świecie, wynegocjowaliśmy następujące warunki ubezpieczenia:

- Ubezpieczenie NNW w strefie działań pirackich / wojennych (jedyne takie ubezpieczenie w Polsce).
- Ubezpieczenie 24 h podczas pobytu w domu i na statku, które obejmuje zdarzenia na całym świecie.
- Ubezpieczenie obejmuje zwrot kosztów pobytu w szpitalu również za granicą
- Ubezpieczenie obejmuje również uszczerbek na zdrowiu z tytułu zawału serca, udaru (dość powszechne wśród marynarzy – niestety)
- Ubezpieczenie obejmuje wypłatę odszkodowania z tytułu wystąpienia wymienionych w warunkach ubezpieczenia chorób nie wynikających z NNW
- Ubezpieczenie oferuje wsparcie finansowe przy narodzeniu dziecka, zgonu bliskiej osoby ubezpieczonego.
- Marynarz może do ubezpieczenia zgłosić partnera życiowego, małżonka, pełnoletnie dzieci.

Oczywiście podstawowe ubezpieczenie NNW, którym są objęci wszyscy marynarze należący do OMK na koszt organizacji nadal obowiązuje.

Kilka słów organizacyjnych i proceduralnych:

Jako Organizacja a nie zakład pracy mieliśmy niłą możliwość negocjacji grupowego ubezpieczenia dedykowanego dla naszego środowiska, .

Podjęliśmy się tego niełatwego zadania. Mogliśmy zaproponować za niską kwotę zakres ubezpieczenia niedostępny osobom zawierającym ubezpieczenie indywidualnie.



Zasada zawierania tego ubezpieczenia była podobna jak u pracodawcy przy ubezpieczeniu grupowym – pracodawca przekazuje składki za swoich pracowników potrącając im z wynagrodzenia - u nas marynarz opłaca je sam, przekazując składkę ubezpieczeniową do OMK a OMK przekazuje do PZU.

OMK była negocjatorem i pośrednikiem w zawarciu dodatkowego ubezpieczenia NNW, nie płatnikiem.

Ze względu na przebywanie naszych marynarzy na statku i problemami z Internetem, przedłużyliśmy możliwość zgłaszania się do ubezpieczenia do dnia 20 sierpnia, ale jest ograniczenie – 180 dni karencji na operacje chirurgiczne. W razie pytań prosimy o kontakt z biurem OMK: biuro@nms.org.pl

Tel: 91 422 02 02

Warunki ubezpieczenia rozesłaliśmy e-mailem. Są również dostępne na naszej stronie internetowej www.omk.org.pl



Kompleksowa propozycja ubezpieczeń grupowych PZU Życie SA dla członków **ORGANIZACJI MARYNARZY KONTRAKTOWYCH NSZZ SOLIDARNOŚĆ** oraz ich współmałżonków, partnerów życiowych i pełnoletnich dzieci

UBEZPIECZENIE OCHRONNE

Pakiet korzyści

Dla członka organizacji	Dla rodziny członka organizacji
Ubezpieczenie od śmierci bez udziału i kosztów leczenia	Wzrostowe Rezerwa dla rodziny w razie wypłaty lub śmierci ubezpieczonego
Wspieranie finansowe w razie nieoczekiwanej choroby i straty bliskiej osoby	Składowe rezerwy na wypadek nieoczekiwanej choroby i straty bliskiej osoby
Odprawa z tytułu ciężkiej choroby (choroba, szpital)	Wypłaty pakietu świadczeń dla całej rodziny

Dodatkowe korzyści z tytułu ubezpieczenia:

- Składowe rezerwy na wypadek choroby
- Wzrostowa rezerwa dla rodziny
- Wsparcie finansowe dla rodziny w razie choroby i straty bliskiej osoby
- Możliwość indywidualnej formacji ubezpieczenia

Kim może być ubezpieczony grupowo?

- Dla pracodawców w wieku 18-64 lat, zatrudniających na pełnym etacie przynajmniej 5 pracowników, dla których jest to podstawowe źródło dochodu, zatrudnienie trwałe i regularne, zatrudnionych przez co najmniej 12 miesięcy w roku
- Członkowie rodziny do 75 roku życia

■ Z działalności Organizacji NSZZ Solidarność przy PRCiP

Ostatnia polska firma hydrotechniczna. Czy przetrwa tylko dzięki dyskusjom i pozornym działaniom?

Organizacja Zakładowa NSZZ „Solidarność” w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku liczy na dzień dzisiejszy ponad 150 członków związku. Przewodniczącym po ostatnich wyborach ośmioosobowej Komisji Zakładowej został ponownie Roman Smulski.

Roman Smulski powiedział kilka słów o historii i o stanie faktycznym, w jakim znalazła się ostatnia firma hydrotechniczna:

Firma nasza powstała 20 kwietnia 1947 roku. W 1949 r. utworzono oddziały w Gdańsku i Szczecinie. 1 Lipca 1977 r. podzielono P.R.C.i.P. na dwie niezależne firmy, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku oraz Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych „Dragmor” w Szczecinie. 31 stycznia 1991 r. nastąpiło przekształcenie P.R.C.i.P. w Gdańsku w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa z ograniczoną odpowiedzialnością. W marcu 1999 r. zakończono proces prywatyzacji i w jego wyniku większość udziałów spółki sprzedano krajowemu inwestorowi prywatnemu. Skarb Państwa pozostawił sobie 20 % udziałów spółki z czego część przeznaczył pracownikom. W 2005 r. firma kupiła część sprzętu, ternu i przejęła część pracowników z Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych „Dragmor” w Szczecinie. Firma na dzień dzisiejszy zatrudnia na umowę o pracę około 360 pracowników i posiada powyżej 20 jednostek pływających, pogłębiarki, szalandy motorowe, holowniki, motorówki sondażowe i motorówki. Dzięki przynależności Organizacji Zakładowej do Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” mamy możliwość udziału w Komisji Trójstronnej. Będąc armatorem pod Polską Banderą mamy wiele problemów ustawowych, gdzie rozliczani jesteśmy z kodeksu pracy. I te sytuacje chcemy wyeliminować w nowo tworzonej ustawie o pracy na morzu.

Od kilku lat groziło firmie bankructwo z powodu niesłusznie naliczonego podatku Vat (lata 2009-2012) za wykonane usługi ochrony brzegów morskich na rzecz Skarbu Państwa. Po zmianie Rządu w 2015 roku i dużym zaangażowaniu się Przewodniczącej Komisji Sejmowej p. poseł Doroty Arciszewskiej Mielewczyk, Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków, Regionu Gdańskiego, Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” oraz pozostałych związków reprezentujących stronę społeczną w Sejmie i Komisji Trójstronnej, problem wydaje się być ostatecznie rozwiązany (oczekujemy na zmianę decyzji wykonawczych). Koniec roku 2016 i cały rok 2017 był tragiczny dla firmy pod względem wielkości zamówień

realizowanych przez administrację morską. Firma w tym okresie wykonała zaledwie 30% wielkości robót do lat poprzednich. Nałożenie tych sytuacji odbiło się min. na sytuacji pracowników którzy w tym okresie otrzymywali opóźnione wynagrodzenia i inne świadczenia. Na szczęście nie doszło do zwolnień pracowników i miejmy nadzieję iż zły czas dla firmy i jej pracowników dobiega końca a przyszłe lata doprowadzą ją do rozwoju. Jesteśmy ostatnią tak dużą polską firmą hydrotechniczną i rządzący tym krajem powinni wreszcie zrozumieć o jej strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej, w tym utrzymaniu żeglowności polskich portów.

Przewodniczący NSZZ S PRCiP Sp. z o.o. Roman Smulski

Od redakcji :

Roman Smulski często jest uczestnikiem na posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz z przedstawicielami Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków, próbując od kilku już lat zwrócić uwagę na absurdalną niemoc i nieme przysłuchiwanie się kolejnych ekip rządzących zbliżającej się groźbie likwidacji jedynej polskiej strategicznej firmy pogłębiającej tory wodne i wykonującej wszystkie inne prace podwodne. Sprawa tej ostatniej rodzimej branżowej firmy trochę przypomina pozorne działanie sprzed kilkunastu lat o zatrzymanie procesu likwidacji polskich stoczni. Przecież wystarczyło, aby wiodące państwowe przedsiębiorstwo żeglowne nie zlecało budowy statków w Chinach tylko w polskich stocznich (rząd polski powinien chyba mieć wpływ na proces składania zamówień przez polskiego armatora?), nie trzeba byłoby rzucać się w objęcia zamieszanej w afery finansowe Komisarz Neeli Kroes i protestować bezskutecznie w Brukseli

Sytuacja w jakiej się znajduje PRCiP żywo przypomina powtórkę z rozrywki. . .

Roman powiedział podczas jednego z posiedzeń Komisji w 2017 r. pewne istotne spostrzeżenie które jak widać, nie znalazło się do chwili obecnej na liście pilnych spraw Rządu, jakimi są: ochrona 360 miejsc pracy, zatrzymanie floty ponad 20 jednostek pod polską banderą i wizja utraty możliwości wykonywania prac podwodnych w Polsce przez polskie przedsiębiorstwo i płacenie za tą pracę polskiej firmie, która dzięki temu mogłaby się rozwijać w Polsce,

Pytanie nasuwa się samo - dlaczego? Przecież priorytetem Rządu jest zdynamizowanie transportu rzeczno- wodnego w Polsce i pogłębianie torów wodnych, jak słyszymy cyklicznie w mediach.

Jaka firma otrzyma wreszcie od rządu RP faktyczne zlecenia, nie wirtualne obietnice? niemiecka? Bo polskiej za chwilę nie będzie.

Poniżej tekst wypowiedzi Romana, która jest dostępna na stronie internetowej Sejmu RP:

[. . .]Chciałbym państwu przekazać, że faktyczny stan firmy jest tragiczny. Od kilku miesięcy pracownicy zmagają się z opóźnionymi wynagrodzeniami. Na dzień dzisiejszy jesteśmy bez wynagrodzenia prawdopodobnie do końca miesiąca. Co jest powodem? Na pewno powodem jest mniejsza liczba zleceń i odwołane przetargi w tym roku.

(przez Skarb Państwa – dopisek redakcji) [. . .]Uniemożliwia nam to otrzymanie kredytów.

Chciałbym wspomnieć o pewnym absurdzie. Firmy zachodnie nie płacą podatku VAT przy wygranym przetargu. Poności go zleceniodawca, w naszej sytuacji Skarb Państwa. I co się dzieje? Firma zachodnia nie ma interesu w przyjęciu i zrobieniu pracy. Szuka podwykonawców. Przychodzi Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych, które bierze takie prace. Dla nich to się opłaca, z tym tylko że dochodzi do paradoksów. Pomimo otrzymania prac, musimy zapłacić państwu podatek VAT, z czym nie zgadza się zlecający, ponieważ nie chce tego uwzględnić w naszych kosztach.

Chciałbym jeszcze powiedzieć, że naprawdę jest to ostatnia polska firma mogąca wykonywać wszystkie prace. Przede wszystkim chciałbym powiedzieć, że nie wiem, czy politycy rozumieją, iż jest to strategiczna firma dla kraju. Strategiczna jak żadna inna.

Jest jedno pytanie. Jeżeli zamuli się dojście do gazociągu w Świnoujściu, do kogo zwrócić się państwo o pogłębienie? Do pana Putina czy do pani Merkel? Kto przyjdzie wykonać nam owe prace, jeżeli my blokujemy im najważniejszy interes, czyli Nord Stream II? Dziękuję bardzo. B.S

Z działalności Organizacji NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludzie Morskiej

Wybrano nowego Przewodniczącego Organizacji Związkowej przy Polskiej Żegludzie Morskiej.

W wyniku wyborów na nową kadencję 2018-2022 Przewodniczącym Związku NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludzie Morskiej został wybrany decyzją Walnego Zebrania Delegatów Jacek Kramarczyk. Jak powiedział podczas rozmowy, do ostatniej chwili zastanawiał się, czy przyjąć tę funkcję.



Jako nowy szef związku stawia sobie za cel jak najszybsze przywrócenie zapisów Układów Zbiorowych z okresu przed wprowadzeniem Programu Naprawczego w PŻM.

Na pierwszym miejscu podejmie również działania na rzecz przywrócenia marynarzom pracującym w PŻM dodatku na ubezpieczenie emerytalno – rentowe, przywrócenia nagród jubileuszowych i od-

praw emerytalnych.

Jak sam podkreślił, nie jest cudotwórcą, ale wraz z wybraną Komisją Zakładową będzie dążył do realizacji postawionych sobie celów.

Zaznaczył również, że priorytetem w Jego działalności będzie szczerą, rzeczową rozmowa, wyciąganie wniosków i dochodzenie do konsensusu.

Dodał, że prywatnie strony stołu negocyjacyjnego nie muszą się lubić, ale dla dobra przedsiębiorstwa, a co za tym idzie, jego pracowników, należy podejmować współpracę.

Jacek Kramarczyk potwierdził, że ważną częścią działalności zakładowego związku z branży morskiej jest utrzymywanie dobrej współpracy z Międzynarodową Federacją Transportowców – ITF.



Na zdjęciu: Prezydium Walnego Zebrania Delegatów KSMMiR (Jacek Kramarczyk trzeci od lewej)

Taka dobra współpraca ma obecnie miejsce poprzez współuczestniczenie Organizacji Międzyzakładowej przy PŻM w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, która jest afiliantem ITF i w której Jacek Kramarczyk pełni funkcję członka Prezydium Rady Sekcji w nowej kadencji 2018-2022.

Nowo wybrany Przewodniczący powiedział również, że jest otwarty na wszelkie propozycje ze strony nie tylko członków

związku ale i pozostałych marynarzy nie należących do Organizacji, pracujących na statkach PŻM.

Na zapytanie dotyczące kwestii odbywania praktyk dla uczniów / studentów szkół morskich na statkach armatora PŻM, czy jest poparcie Komisji Międzyzakładowej przy PŻM w tej materii, Jacek Kramarczyk powiedział, że należy umożliwić młodzieży zdobycie doświadczenia w pracy na morzu i że popierana jest przez Komisję idea naboru kadetów i praktykantów przez PŻM.

Z drugiej strony wyraził pewną wątpliwość - ponieważ nie ma statków pod polską banderą a kształcimy setki nowych oficerów, koszty kształcenia ponosi państwo a korzystają na wiedzy zdobytej w polskich szkołach morskich obcy armatorzy.

Jacek Kramarczyk podkreślił, że należałoby jak najszybciej przywrócić polską banderę i zainwestować w rozwój rodzimych armatorów.

Na zakończenie rozmowy dodał, że nie chce zawieść zaufania wyborców i że chce działać w sposób bardzo odpowiedzialny, zdając sobie sprawę z wyzwań, jakie przed nim stanęły.

Na pierwszym posiedzeniu Komisji Międzyzakładowej przy PŻM do Prezydium Komisji zostali powołani:



Remigiusz Rymaszewski

Zastępca Przewodniczącego Komisji:



Piotr Dąbkowski

Członek Prezydium Komisji:

Redakcja Biuletynu Morskiego Przewodniczącemu oraz członkom Prezydium Organizacji, gratulując uzyskanego poparcia marynarzy, życzy zrealizowania postawionych celów i dobrej współpracy ze wszystkimi środowiskami skupiającymi ludzi morza.

Z działalności MOZ NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.

Wybrano Przewodniczącego Organizacji Związkowej przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.



Przewodniczącym Organizacji Związkowej NSZZ Solidarność przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A. na nową kadencję 2018-2022 decyzją Delegatów na WZD został wybrany Wojciech Sikora. Wojciech Sikora został również wybrany do Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność. Gratulujemy.



Zdjęcie: Fb Polferries



Na zdjęciu: Pierwszy od lewej Wojciech Sikora

Wojciech Sikora poinformował Redakcję Biuletynu Morskiego, że Polska Żegluga Bałtycka S.A. wprowadza na linię Gdańsk - Nynäshamn drugi prom na wahadło, wychodząc naprzeciw wymogom rynku jak również interesom firmy.

Statek będzie pływał pod nazwą Nova Star. Prom wybudowano w 2011r. jest młody i nowoczesny co przełoży się na komfort pasażerów oraz załogi, która będzie na nim pracować.

Armator dołożył wszelkich starań by wrócić do dawnej tradycji wahadłowych połączeń z północną Szwecją.

Wojciech Sikora wyraził zadowolenia, że z marynarskiego punktu widzenia powstały nowe miejsca pracy dla marynarzy, oraz że marynarze będą mieli możliwość awansu. Powiedział też, że ma również świadomość faktu, że nie każ-

demu marynarzowi odpowiada praca na promach z powodu dynamiki i tempa pracy.

Kilka słów o nowym nabytku Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A.:

„Nova Star” to jednostka wybudowana w 2011 roku, ma dużo więcej miejsc kabinowych oraz lepiej przygotowaną przestrzeń pasażerską. Podróżujący będą mieli do dyspozycji sklepy, kafeerie, restauracje oraz sale konferencyjne. Na promie znajdują się również miejsca przeznaczone dla najmłodszych pasażerów.

Jest to prom ro-pax, mający 161 m długości, 25,6 m szerokości oraz 6,2 m zanurzenia. Osiąga prędkość 21 węzłów. Długość linii ładunkowej wynosi 1575 m dla samochodów ciężarowych i 1215 m dla samochodów osobowych (łącznie 2790 m). Na promie jest 1215 miejsc pasażerskich.



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



NSZZ "S" Pilotów Morskich
ul. Przemysłowa 6
80-542 Gdańsk
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: +48 501 539 529

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