



Biuletyn Morski



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR 4,5 (90, 91) 2019

ISSN 1426-1006



Wyróżnione zdjęcie w I Konkursie Fotograficzno – Artystycznym „Z Morza o Morzu”, zorganizowanym przez Organizację Marynarzy Kontraktowych NSZZ S Autor: Tomasz Buth Kapitan



W tym wydaniu Biuletynu Morskiego między innymi:

- O warunkach pracy i płacy na promach. Spotkanie polskich i szwedzkich związków ITF z armatorami. (str. 4)
- O proteście polskich dokerów. (str. 5)
- O Kampanii Fair Transport Europe. (str. 11)
- 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. (str. 19)
- O bezpieczeństwie pracy na statku według MLC. (str. 20)

**CYFROWE WYDANIA
BIULETYNU MORSKEGO:**



Informujemy, że kolejny numer Biuletynu Morskiego ukaże się na przełomie 2019/2020 roku i od tego momentu będzie wydawany raz do roku.

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

Drukarnia MISIURO Gdańsk-Brzeźno,

ul. Gdańska 29 tel./fax 58 342 89 37 58 342 26 18

e-mail: biuro@misiuro.pl www.misiuro.pl

Oddano do druku: 2 kwietnia 2019 r.

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków



Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” prowadzi działalność w obronie praw marynarzy i rybaków morskich.

Dnia 2 grudnia 1980 roku w Szczecinie na spotkaniu Komisji Porozumiewawczych NSZZ „Solidarność” Przedsiębiorstw Gospodarki Morskiej ze Szczecina i Gdyni powstała Sekcja Krajowa Żegluga i Gospodarki Morskiej przy Krajowej Komisji Porozumiewawczej NSZZ „Solidarność”. W dniu 8 grudnia 1980 roku Krajowa Komisja Porozumiewawcza NSZZ „Solidarność” udzieliła Sekcji pełnomocnictw do pertraktacji z rządem.

Nieszczęścia stanu wojennego, wprowadzonego 13 grudnia 1981 roku, dotknęły kadre morską NSZZ „Solidarność” i przerwały oficjalną działalność morskich struktur NSZZ „Solidarność”. Wielu naszych kolegów było prześladowanych i zostało uwięzionych. Władza komunistyczna wprowadziła niespotykane w historii ustawodawstwo militaryzujące flotę handlową. Pomimo szykan, presji i zagrożeń wiele naszych koleżanek i kolegów podjęło działalność w konspiracji - niejednokrotnie kosztem życia rodzinnego i zawodowego.

Po ośmiu latach cierpień, ofiar i niezłomnej walki o wolność ponownie powstała NSZZ „Solidarność”.

Przełom polityczny w Polsce, jaki miał miejsce w roku 1989 dał początek nowemu systemowi gospodarczemu kierującemu się ideami neoliberalizmu. Żegluga, jako jeden z najbardziej zglobalizowanych sektorów, a wraz z nią marynarze, zmuszeni zostali do szukania rozwiązań funkcjonowania w nowych warunkach.

W tej sytuacji jednostki organizacyjne NSZZ „Solidarność” postanowiły powołać dnia 4 maja 1989 roku w Szczecinie Krajową Sekcję Morską NSZZ „Solidarność”.

Nowa sytuacja żegluga, zarówno w kraju jak i na świecie, deregulacja i prywatyzacja jakim towarzyszyła zmiana bander statków, ich własności oraz zasad zatrudniania załóg, stały się bezpośrednim powodem chęci i konieczności afiliacji w Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF).

Dnia 30 lipca 1990 roku w imieniu Krajowej Komisji Wykonawczej NSZZ „Solidarność” Prezydium KKW skierowało oficjalne pismo do Sekretarza Generalnego ITF stwierdzające, że na podstawie decyzji podjętej 17 lipca 1990 roku, Prezydium Krajowej Komisji Wykonawczej NSZZ „Solidarność” akceptuje afiliację Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w ITF.

Dnia 21 listopada 1989 roku Sekcja podpisała pierwsze międzynarodowe porozumienie o współpracy z norweskimi związkami zawodowymi marynarzy.

Dnia 4 grudnia 1989 roku w Rotterdamie na specjalne zaproszenie ITF nasi przedstawiciele reprezentowali Sekcję na pierwszym Europejskim Zjeździe Marynarzy ITF – Sekcja była jedyną reprezentacją związkową z państw tzw. bloku wschodniego.

Dnia 19 lutego 1990 roku Sekcja podpisała pierwszy układ zbiorowy pracy dla polskich marynarzy zatrudnionych na statkach pod banderą norweską (NIS).

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” została afiliowana w ITF dnia 1 kwietnia 1991 roku.

Przyjęcie Polski do UE wymaga udziału Sekcji w pracach Europejskiej Federacji Transportowców (ETF). W czerwcu 1999r Sekcja biorąc udział w Kongresie założycielskim ETF stała się jej członkiem i założycielem.

Reprezentowanie marynarzy i rybaków, zwłaszcza zaś prowadzenie w ich imieniu działań związkowych z protestami włącznymi oraz działań prawnych; spowodowało między innymi konieczność przyznania Sekcji osobowości prawnej, co nastąpiło na XIV Krajowym Zjeździe NSZZ „Solidarność” w październiku 2001 w Poznaniu.

Historia powstania Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest naszą dumą i stanowi trwały fundament naszej działalności.

Zakończyły się negocjacje ze Stowarzyszeniem Armatorów Norweskich

Dnia 9 października 2018 roku odbyło się spotkanie negocjacyjne z przedstawicielami Stowarzyszenia Armatorów Norweskich (NSA) dot. warunków pracy i płacy dla polskich marynarzy zatrudnionych na statkach armatorów norweskich. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”: Andrzej Kościk - Przewodniczący Rady i Magdalena Karp - Sekretarz Rady oraz przedstawiciele OZZOiM i Morskich Związków Zawodowych z Norwegii.

W trakcie spotkania omówiono m.in.:

1. obecną sytuację norweskich armatorów należących do NSA,
2. roszczenia i sprawy zgłaszane przez polskich marynarzy zatrudnionych na statkach u norweskich armatorów,
3. proponowane poprawki do układów zbiorowych pracy.

W rezultacie spotkania przyjęto następujące uzgodnienia:

1. wzrost wynagrodzeń: 2% wynagrodzenia zasadniczego (basic wage) z dniem 1 stycznia 2019 roku i 1%



1. wynagrodzenia zasadniczego (basic wage) z dniem 1 stycznia 2020 roku,
2. wzrost kwot odszkodowań z tytułu niezdolności do pracy i śmierci: średnio o 5% z dniem 1 stycznia 2019 roku,
3. wzrost kwoty Subsistance Allowance: o ok. 18% z dniem 1 stycznia 2020 roku,
4. wzrost kwoty wypłacanej marynarzom na pokrycie kosztów zabezpieczenia społecznego: o ok. 7% z dniem 1 stycznia 2019 roku.

Spotkanie w sprawie promów

Dnia 5 listopada 2018 roku w siedzibie Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie odbyło się pierwsze spotkanie przedstawicieli polskich armatorów z przedstawicielami polskich i szwedzkich związków zawodowych marynarzy. Polską Żeglugę Morską P.P. (PŻM) reprezentował Zarządca Komisaryczny Paweł Brzezicki, Polską Żeglugę Bałtycką S.A. (PŻB) - Prezes Piotr Redmerski, Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o. (Euroafrica) - Dyrektor Naczelny Jacek Wiśniewski, Polaris Usługi Morskie Sp. z o.o. - Michał Czerepaniak, Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” - Andrzej Kościak, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy - Henryk Piątkowski, Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków - Jacek Dubiński oraz SEKO - Kenny Reinhold.



Zdjęcie: Redakcja BM

W trakcie spotkania strona pracownicza i strona pracodawców przedstawiły swoje stanowiska dotyczące warunków pracy i płacy polskich marynarzy zatrudnionych na promach oraz oceny obecnej sytuacji w żegludze promowej na Morzu Bałtyckim pomiędzy Polską i Szwecją.

Przedstawiciele PŻM, PŻB i Euroafrica zaprezentowali sytuację polskich armatorów i realia finansowo – ekonomiczne, w jakich funkcjonują w Polsce.

Kenny Reinhold – Przewodniczący / Sekretarz Generalny SEKO poinformował o Polityce Ateńskiej ITF.

Polityka ITF zobowiązuje każdego afilianta ITF, z którym armator zamierza podpisać układ zbiorowy dla załóg pro-

mów uprawiających stałą żeglugę między państwami europejskimi do skontaktowania się z innymi zainteresowanymi afiliantami ITF i poinformowania ich o tym, oraz Sekretariat ITF możliwie najwcześniej, w celu uzyskania ich zgody na podpisanie zaproponowanego układu. Jeśli w drodze takich konsultacji nie osiągnie się wzajemnego porozumienia, zastosowanie będą miały procedury arbitrażowe.

Andrzej Kościak podkreślił, że układ zbiorowy pracy akceptowany przez ITF stanowi obronę zarówno dla marynarzy i armatorów, przeciwko rosnącym zagrożeniom związanym z nieuczciwą konkurencją i dumpingiem socjalnym w żegludze promowej na Morzu Bałtyckim. Obie strony związkowa i pracodawców potwierdziły wolę kontynuacji rozmów w sprawie układu zbiorowego pracy dla polskich marynarzy zatrudnionych na promach.

Przedstawiciele KSMMiR NSZZ „Solidarność” na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Realizacja Programu Naprawczego PŻM.

Posiedzenie Komisji odbyło się 7 listopada 2018 r. w gmachu Sejmu RP. Z ramienia Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w posiedzeniu uczestniczył Andrzej Kościak - Przewodniczący Rady, Jacek Kramarczyk - członek Prezydium Rady i Przewodniczący KM NSZZ „Solidarność” przy PŻM, Remigiusz Rymaszcwski - członek Rady i Z-ca Przewodniczącego KM NSZZ „Solidarność” przy PŻM oraz Kazimierz Sikora - członek Prezydium Rady i Przewodniczący KM NSZZ „Solidarność” przy PŻB S.A.

Marek Gróbarczyk – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ), informując o realizacji procesu restrukturyzacji Polskiej Żeglugi Morskiej, powiedział m.in. o zawieszeniu działalności przez radę pracowniczą, powołaniu zarządu komisarycznego i przystąpieniu do programu naprawczego. Minister podkreślił, że Zarząd Komisaryczny miał się skupić na działalności operacyjnej, żeby ta działalność była dodatnia. Minister Marek Gróbarczyk omówił główne założenia programu naprawczego m.in.: PŻM pozostaje przedsiębiorstwem państwowym, pozyskanie stabilnego finansowania, maksymalna redukcja kosztów mająca poprawić stan finansowy przedsiębiorstwa.

Waldemar Stawski – Szef Biura w PŻM i Alicja Węgrzyn – V-ce Prezes Żeglugi Polskiej S.A. odpowiedzieli na szczegółowe pytania posłów dot. programu naprawczego.

Członek Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność i Z-ca Przewodniczącego KM NSZZ „Solidarność” przy PŻM Remigiusz Rymaszcwski stwier-

dził, że marynarze na statkach w PŻM nie mają opłaconych składek na NFZ ani ZUS. Program naprawczy polegał m.in. na obniżeniu wynagrodzeń marynarzy o około 30%. Powiedział o kryzysie kadrowym wśród marynarzy – odchodzenie dobrych fachowców z floty PŻM. Zapytał czy celem finalnym programu naprawczego jest pozbycie się polskiego marynarza i zastąpienie go obcym.

Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” zabrał głos w sprawie warunków pracy i płacy polskich marynarzy zatrudnionych na promach. Przypomnił, że układy zbiorowe pracy określające warunki wynagrodzenia i etaty na polskich promach podlegają akceptacji przez ITF – Międzynarodową Federację Transportowców i szwedzkie związki zawodowe. Poinformował Komisję Sejmową, że 5 listopada br. w PŻM odbyło się spotkanie przedstawicieli Związku Armatorów Polskich (PŻM, PŻB i Euroafrica) z przedstawicielami szwedzkich i polskich związków zawodowych marynarzy. A.Kościak podkreślił, że ze względu na silną konkurencję na Morzu Bałtyckim, zagrożenia związane z dumpingiem socjalnym, akceptowany przez ITF układ zbiorowy pracy chroni polskich marynarzy i interesy polskich armatorów. Minister Marek Gróbarczyk, dziękując związkowi zawodowemu za porozumienie oraz pracownikom PŻM za „wyrzeczenie”, które „uratowało to przedsiębiorstwo” zapewnił, że „taki stan nie może trwać długo”. „Nie ulega w ogóle kwestii, że poradzimy sobie z tym (...), jednak jest to zależne od przychodów przedsiębiorstwa” – powiedział M.Gróbarczyk. Dodał, że polityka ministerstwa będzie dążyła do tego, aby „wynagrodzenia cały czas wzrastały”.

Protest dokerów



Uczestnicy pikiet

Szykanowanie związkowców za działalność związkową w należącym do Hutchinson Port Holdings Ltd. Gdynia Container Terminal (dyscyplinarne zwolnienie przewodniczącego KM NSZZ „S” Marka Szymczaka oraz szykanowanie innych członków „S” za działalność związkową, wzrost o 150 proc. czynszu za związkowy lokal, żądanie zapłaty 33,6 tys. zł. za jakoby przeprowadzoną „akcję protestacyjną” to główne powody związkowej pikiety przed biurowcem Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

11 grudnia 2018 r. od godz. 11 odbyła się pikiet dokerów przeciwko praktykom antyzwiązkowym w GCT. Krajowa

Sekcja Portów Morskich NSZZ „S” jest zmuszona powiedzieć „dość” coraz śmielszym praktykom antyzwiązkowym w tym terminalu kontenerowym – czytamy w piśmie skierowanym przez Sekcję do stron Zespołu Trójstronnego ds. prowadzenia dialogu w sektorze portów morskich.

7 grudnia 2018 r. Rada Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „S” przyjęła oświadczenie, w którym „odnotowuje z głębokim niepokojem poważne naruszenia praw związkowych w Gdynia Container Terminal S.A.” i wylicza: dyscyplinarne zwolnienie z pracy przewodniczącego NSZZ „S” w GCT Marka Szymczaka, inwigilację jego i jego rodziny, represjonowanie działaczy i członków NSZZ „S” działalność związkową, represyjne podniesienie stawki czynszu za pomieszczenie do prowadzenia działalności związkowej, brak poszanowania dla postulatów NSZZ „S” w GCT i pozorowanie dialogu, co zmusiło do wszczęcia procedury sporu zbiorowego.

Stanowisko zostało przekazane do Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk, posłanki z Gdyni i przewodniczącej sejmowej Komisji ds. Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz ministra Marka Gróbarczyka oraz posłów z Pomorza wszystkich opcji politycznych.

Sprawa jest bardzo poważna, szczególnie, że spór toczy się wokół wrażliwej sfery transportu. Porty morskie są bowiem niezwykle wrażliwym ogniwem gospodarki. Poza tym pod znakiem zapytania stawia to przyszłe działania przedsiębiorcy z Hongkongu, właściciela GCT, w perspektywie przyszłych inwestycji.

- Przewodniczący związku objęty ochroną, został zwolniony. Inwigilowany był on i jego rodzina. Przed sądem pracy okazało się, że dyrekcja GCT wynajęła agencję detektywistyczną by inwigilować lidera związkowego i jego rodzinę. Został zwolniony. I to pod wydumanym pretekstem. Ma miejsce eskalacja konfliktu. Jest mimo to jeszcze szansa. Apelujemy o zaprzestanie szykanowania członków „Solidarności” na terenie portu Gdynia, w spółce GCT – powiedział Roman Kuzimski, wiceprzewodniczący ZRG NSZZ „S”.

Adam Tylski, wiceprzewodniczący Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” stwierdził, że pracodawca posunął się do wynajęcia usług firmy detektywistycznej, by ta dostarczyła dowodów na nadużywanie zwolnienia lekarskiego przez związkowego lidera. ZUS kontrolował jego zwolnienie spowodowane urazem barku i nie wykrył nieprawidłowości a biegły lekarz specjalista ocenił, że może on brać udział w spotkaniu związkowym. A właśnie udział w tymże spotkaniu był pretekstem do zwolnienia przewodniczącego „S” w GCT.

Jak zauważył z kolei Andrzej Kościak, przewodniczący Rady KSMMiR, w związku od 1980 roku, sytuacja przypomina niestety czasy PRL, w których sięgano po inwigilację i prowokację w walce ze związkowcami z „S”, a przewodniczący związku został zwolniony z pracy podczas lekarskiego zwolnienia. Jest to akcja wymierzona w Związek. Mimo to „S” jest nadal gotowa do kompromisu i zawarcia porozumienia.

Jacek Szornak, przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich zapewnił, że dokerzy będą protestować aż Marek Szymczak nie zostanie przywrócony do pracy.

„Problemy” zaczęły się, gdy powstała „Solidarność” w GCT i związkowcy upomnieli się o godne warunki pracy, o ucywilizowane normy czasu pracy, zaczęli domagać się zaprzestania śrubowania czasu pracy i wytykać nieprawidłowości. Ostatnio zarząd GCT przekazał międzyzakładowej organizacji związkowej GCT SA wezwanie do zapłaty za przeprowadzoną jakoby akcję protestacyjną.

Dlaczego pikietą miała być przed biurowcem przy ul. Rotterdamskiej 9? Otóż Zarząd Morskiego Portu Gdynia szczyci się wzrostem przeładunków. A te są osiągnięte dzięki robotniczej pracy. Stąd zdaniem dokerów ZMPG powinien wystąpić w roli mediatora, gdyż GCT prowadzi działalność na terenie portu.

- Zarząd Morskiego Portu Gdynia powinien nam pomóc. Przecież w polityce odpowiedzialnego biznesu ma zapisaną współpracę z organizacjami celem rozwiązywania konfliktów. Liczymy cały czas na porozumienie, a co najmniej na przywrócenie Marka, lidera związku do pracy – dodaje Tyłski. Pozorowanie dialogu i jak twierdzą związkowcy bierność i niechęć Zarządu Morskiego Portu Gdynia do dialogu wymusiło zorganizowanie pikiety by nagłośnić problemy portowców. Z kolei szykany wobec związkowców i brak reakcji na problemy w sprawach związanych z warunkami pracy i bhp zmusiło związkową organizację „S” w GCT do wszczęcia procedury sporu zbiorowego. Prezydium Rady KSPM „S” zdecydowało więc o wystawieniu 11 grudnia br. przed siedzibą Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. przy ul. Rotterdamskiej 9 pikiety.

Portowcy z NSZZ „S” chcą poinformować opinię publiczną o sytuacji w portowych spółkach i skłonić prezesa portu Adama Mellera do podjęcia rzeczywistego dialogu. Jednocześnie zwrócili się do Zespołu Trójstronnego ds. dialogu w sektorze portów o pilną procedurę mediacyjną.

Problemy gdyńskich dokerów było też prezentowane podczas Komisji Sejmowej ds. Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej.

- Wskazywaliśmy, że do rozwoju portów morskich niezbędny jest spokój, a także uwzględnienie spraw pracowniczych i dostrzeżenie robotnika portowego w całym systemie, w którym porty morskie stanowią koło zamachowe polskiej gospodarki – czytamy

w stanowisku Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „S”. Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” w Gdynia Container

Terminal SA od 25 kwietnia 2017 r. nie może wymóc na Zarządzie GCT S.A. przystąpienia do nieporozumianych a rzeczywistych negocjacji zakładowego układu zbiorowego pracy. W październiku ub. r. „S” weszła w spór zbiorowy z kierownictwem GCT, który może doprowadzić do strajku. Odpowiedzią dyrektora zarządzającego GCT S.A. Jana Jarmakowskiego było przedstawienie regulaminu pracy opracowanego bez związkowej strony dialogu. Gdynia Container Terminal SA należy do grupy Hutchison Ports z siedzibą w Hongkongu, zależnej od międzynarodowego konglomeratu CK Hutchison Holding (CKHH) z Brytyjskich Wysp Dziewiczych, inwestora, dewelopera i operatora portów.

Przedruk ze strony internetowej Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” w Gdańsku.



Solidarność w Ryanair

Informujemy, że w ramach kampanii Fair Transport Europe, silnie popieranej przez Krajową Sekcję Morską, dołączyli do Solidarności zrzeszeni pracownicy z Ryanair.

10 września zarejestrowano organizację związkową zrzeszającą 28 pracowników. Polska jest kolejnym krajem, z którego pracownicy postanowili się zrzeszyć i zaważać o swoje prawa pracownicze. Odbywało się to w czasie ogólnoeuropejskich akcji strajkowych, podczas których Ryanair groził przeniesieniem części swoich usług do Polski aby ominąć żądania podnoszące przez strajkujących z innych krajów europejskich.



Zdjęcie: J. Wolniak ZR NSZZ „Solidarność” Dolnego Śląska

Sekretarz generalny ITF Stephen Cotton powiedział: „Gratulujemy pracownikom Ryanair z Polski w tym osiągnięciu. Jest to motywujący przykład międzynarodowego ruchu związkowego, który jest w stanie razem zaważać przeciwko nieuczciwym praktykom ze strony pracodawców jak i powstawaniu nowych Związków Zawodowych”. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków gratuluje pierwszego zwycięstwa czyli utworzenia Związku Zawodowego i życzy dalszych sukcesów w trudnej bitwie o prawa europejskich pracowników lecz także czasami w zwykłej walce o przetrwanie.

Jak bronić standardów pracy na bałtyckich promach?

Międzynarodowo ...

Żegluga promowa i pilnowanie standardów pracy na promach i w portach było tematem dwudniowej międzynarodowej konferencji (Conference of TEN), która odbyła się w dniach 29 i 30 stycznia br. w Sali BHP w Gdańsku. Uczestniczyli w niej reprezentanci związków zawodowych marynarzy i portowców z dziesięciu państw nadbałtyckich: Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Polski, Rosji i Szwecji. Polskę reprezentowali przedstawiciele czterech polskich związków zawodowych afiliowanych w Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF): Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Federacji Związków Zawodowych



Na zdjęciu: przedstawiciele związków zawodowych marynarzy i portowców z krajów bałtyckich.

Marynarzy i Rybaków oraz Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy. W konferencji uczestniczyli również Krzysztof Dośła - przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Adam Mazurkiewicz – Koordynator ITF w Polsce, Grzegorz Daleki – Inspektor ITF w portach Gdynia/Gdańsk i Philippe Alfonso - sekretarz polityczny transportu morskiego Europejskiej Federacji Transportowców (ETF).

Troska o standardy pracy jest o tyle pilna, że wchodzą na Bałtyk armatorzy i operatorzy promowi, konkurując przez dumping socjalny. Korzystając z komunikacji promowej pamiętajmy, że zwracanie uwagi na warunki pracy i płacy wpływa na komfort pasażerów i bezpieczeństwo żeglugi. - Spotkanie związkowych reprezentantów marynarzy i portowców z krajów położonych wokół Morza Bałtyckiego było okazją, aby każdy z przedstawicieli przedstawił sprawozdanie, raportując o problemach i rozwiązaniach w działalności żeglugi promowej. Powołaliśmy grupę roboczą, która ma monitorować warunki pracy i płacy na promach kursujących na Bałtyku i alarmować w celu wyeliminowania nieuczciwej konkurencji i dumpingu socjalnego, jeśli ktoś chce zaoszczędzić na standardach pracy. Mamy pilnować i nie dopuszczać do ich obniżania i oszczędzania na płacach – mówi Andrzej Kościak, przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. Uczestnicy konferencji przyjęli jednogłośnie rezolucję, która popiera NSZZ „Solidarność” w walce o prawa pracownicze i związkowe w Gdynia Container Terminal S.A.

REZOLUCJA WSPIERAJĄCA NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” W GDYNIA CONTAINER TERMINAL S.A.

Związki zawodowe dokerów i marynarzy z krajów bałtyckich (3F Transport Section, CO-SEA, Estonian Seamen's Independent

Union, Finnish Seafarers' Union, Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet, Lithuanian Seafarers' Union, Maritime Officers' Association, National Maritime Section NSZZ „Solidarność”, National Section of Port Workers NSZZ „Solidarność”, Norwegian Seafarers' Union, NUME, Polish Seafarers' Union, Seafarers Union of Russia, Seamen's & Fishermen's Trade Union Federation, SEKO, Swedish Transportworkers, The Finnish Ships' Officers' Union, Ver.di), afiliowane w Nordyckiej Federacji Transportowców (NTF), Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) i Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) zebrane w Gdańsku 29 stycznia 2019 roku na Konferencji Dziesięciu (Conference of TEN), solidaryzują się z NSZZ „Solidarność” w Gdynia Container Terminal.

Z oburzeniem i dezaprobatą przyjęliśmy niepokojące informacje o śmiałych praktykach antyzwiązkowych prowadzonych przez Zarządu Gdynia Container Terminal S.A. (Hutchison Ports Gdynia) w Polsce.

Skandaliczne metody działania takie jak:

- inwigilacja detektywistyczna Marka Szymczaka i jego rodziny, a także rozprzestrzenianie nieprawdziwych informacji na jego temat
- zwolnienie z pracy Przewodniczącego Marka Szymczaka
- liczne kary o charakterze represyjnym, które dotknęły działaczy i członków związkowych NSZZ „Solidarność”
- pozbawienie biura organizacji związkowej poprzez zaporową stawkę czynszu za najem pomieszczenia
- omijanie rokowań zbiorowych w celu wprowadzenia negatywnych dla pracowników regulacji odnoszących się do czasu pracy
- nie respektowanie postulatów NSZZ „Solidarność” przedstawianych do rokowań zbiorowych, a w szczególności odnoszących do zbudowania partnerskich relacji ze związkiem zawodowym, pracy podwykonawców (agencji pracy tymczasowej) i automatyzacji

- w końcu insynuacje i pomówienia o prowadzenie nielegalnych akcji protestacyjnych i domaganie się rekompensaty

stanowią zmasowaną kampanię antyzwiązkową mającą na celu zniszczenie związku zawodowego NSZZ „Solidarność” w Gdynia Container Terminal.

Należy odczytywać to jako atak na podstawowe prawa i wolności człowieka, w tym na jego godność.

Niniejszym wzywamy Hutchison Ports do pilnej interwencji w Gdynia Container Terminal, by zakończyć dyktatorskie i antyzwiązkowe zarządzanie, przywrócić zwolnionego działacza związkowego Marka Szymczaka do pracy, a także zaprzestanie zastraszania i nękania działaczy związkowych.

Powyższe należy czytać jako atak na podstawowe prawa człowieka i wolności, w tym jego godność. Uważamy, że Hutchison Ports nie identyfikuje się z tymi praktykami oraz, że dialog i zrozumienie są cenne i zdecydowanie zachęcamy Hutchison Ports do przywrócenia w terminalu odpowiednich wysokich standardów.

Gdynia Container Terminal. Wywieszenie flag było zgodne z prawem

Wywieszenie flag „Solidarności” w trakcie trwającego sporu zbiorowego jest zgodne z prawem – tak orzekł Sąd Rejonowy w Gdyni 19 lutego br. Wyrok w pierwszej instancji uchylił nałożoną na działacza związkowego karę upomnienia.

Sąd podkreślił, że akcja protestacyjna odbywająca się 14 lutego 2018 roku w Gdynia Container Terminal S.A. była uzasadniona, a ponadto nie doprowadziła do naruszenia organizacji i porządku pracy. Oflagowanie nastąpiło po godzinach pracy powoda – działacza związkowego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” w GCT, a flagi były rozwieszone po zewnętrznej stronie ogrodzenia. W uzasadnieniu sąd zwrócił uwagę również na naruszenie terminu do nałożenia kary porządkowej, który wynosi 14 dni od dowiedzenia się o ewentualnym naruszeniu obowiązku pracowniczego – w tym przypadku, jak to określono, dbanie o dobro zakładu pracy. 14-dniowy termin został przekroczony i tym samym kara upomnienia nie powinna zostać nałożona.



Na zdjęciu od prawej: Przewodniczący i Sekretarz KM NSZZ „Solidarność” GCT S.A.

Prawo do strajku oraz analogicznie prawo do podjęcia akcji protestacyjnej jaką jest oflagowanie zakładu pracy należy do podstawowych praw człowieka oraz wolności związkowych. Wobec tego wątpliwości związane z wykładnią przepisów regulujących strajk powinny być – zgodnie z zasadą in dubio pro libertate – rozstrzygane na rzecz, a nie przeciwko wolności strajku (por. wyrok Sądu Najwyższego z 7.02.2007, I PK 209/06).

Na podstawie strony internetowej
ZRG NSZZ „Solidarność” - Maria Szwałkiewicz

Konferencja Fair Transport

„Fair Transport w Europie” pod takim hasłem dnia 24 marca 2019 roku w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. spotkali się przedstawiciele marynarskich i portowych związków zawodowych afiliowanych w Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) i Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) oraz przedstawiciele parlamentu: Dorota Arciszewska Mielewczyk – Przewodnicząca Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i Paweł Krężel – Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻS).

Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (KSMMiR NSZZ „Solidarność”) reprezentował Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady oraz przedstawiciele OZ/OM NSZZ „Solidarność” wchodzących w skład KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

W trakcie konferencji omówiono cele kampanii. Fair Transport Europe jest kampanią przeciwko dumpingowi socjalnemu w europejskim sektorze transportu. Europejskie związki zawodowe w sektorze transportu walczą o wysokiej jakości miejsca pracy dla pracowników transportu i bezpieczną, niezawodną obsługę klientów. Razem domagają się położenia kresu nieuczciwej konkurencji i wyzyskowi.

Uczestnicy konferencji zwrócili uwagę, że europejscy pracownicy transportu są atakowani, borykają się z nieuczciwą konkurencją, dumpingiem socjalnym i wyzyskiem. W wyniku takich działań europejscy pracownicy są narażeni na utratę pracy, złe warunki pracy, niepewne umowy i niskie zarobki. Nieuczciwa konkurencja i podejrzane praktyki biznesowe niszczą jakość usług, podważają prawa pracowników i zwiększają ryzyko dla bezpieczeństwa.

Dumping socjalny dotyczy pracowników transportu w całej Europie:

- Pracownicy wysyłani do innych krajów są często opłacani gorzej niż pracownicy lokalni,
- Niebezpiecznie długie godziny pracy, ponieważ pracodawcy i rządy ignorują zasady dotyczące czasu odpoczynku,
- Miejsca pracy niszczone przez nieuczciwą konkurencję na podstawie zaniżania kosztów, a nie zwiększania jakości,
- Międzynarodowe firmy dokonujące zatrudniania na podstawie najtańszych umów, pozostawiając pra-



Na zdjęciu: uczestnicy Konferencji „Fair Transport w Europie”

owników bez wyraźnego dostępu do opieki zdrowotnej i zabezpieczenia społecznego,

- Pracownicy zatrudnieni na podstawie krótkoterminowych i niepewnych umów,
- Stałe podwykonawstwo, praca agencyjna i fałszywe samozatrudnienie - zerwanie więzi między pracownikiem a pracodawcą.

Europejskie związki zawodowe w sektorze transportu organizują się w całej Europie, aby pokazać swoją siłę, budując międzynarodowy tydzień działań w marcu 2019 roku. Szybko zbliżają się wybory europejskie - związki zawodowe oczekują od polityków wyraźnych zobowiązań, że będą bronić i rozwijać jakość pracy w sektorze transportu. To jest uczciwy transport!

KONFERENCJA FAIR TRANSPORT - ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYNIA, DN. 24.03.2019

Warunki pracy i życia marynarzy na statkach są regulowane za sprawą Zbiorowych Układów Pracy ITF oraz Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Jednak nie zawsze marynarze mogą być spokojni o swoje prawa, nadal niektórzy armatorzy dopuszczają się nadużyć wobec zatrudnionych marynarzy: opóźniając wypłatę wynagrodzeń, płacąc niskie wynagrodzenia, oszczędzając na ubezpieczeniu zdrowia i życia marynarzy czy unikając lub opóźniając wypłaty odszkodowań z tytułu utraty zdrowia lub życia.

Przykładem są statki greckiego armatora pod panamską banderą:

- Eagle Trader z załogą syryjską gdzie stwierdzono wynagrodzenia marynarzy poziom pomocniczy rażąco poniżej minimum Międzynarodowej Organizacji Pracy

- Ourania z załogą wielonarodową pomimo wezwań zawiązał do portu w Gdańsku bez Zbiorowego Układu Pracy ITF

Tak osiągnięta przewaga konkurencyjna wobec uczciwych armatorów prowadzi do wyparcia tych ostatnich z rynku żeglugowego. Konsekwencją tolerowania nieuczciwej konkurencji jest nasilająca się presja na niskie wynagrodzenia załóg szeregowych. Co z kolei doprowadza do utraty miejsc pracy polskich marynarzy, których nie stać na wykonywanie swojego zawodu. Doświadczenie starych marynarskich krajów UE, które skutecznie pozbyły się swoich załóg szeregowych jest przestrożą. Jeżeli Polska poważnie myśli o zachowaniu kompetencji marynarskich to najwyższy czas aby podjąć działania. Statki podnoszące tanią banderę „raju podatkowego” i nie objęte Zbiorowym Układem Pracy, pośrednio przyczyniają się do utraty marynarskich miejsc pracy wśród eu-



Na zdjęciu od lewej: Dorota Arciszewska-Mielewczyk – Przewodnicząca Komisji Sejmowej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Jacek Szornak – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Paweł Krężel – Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

ropejskich załóg. Wówczas zatrudniający tanią siłą roboczą z krajów trzeciego świata nie mają ograniczeń w pogoni za zyskiem.

Polskie związki zawodowe marynarzy i portowców afiliowane w ITF-ie zawierają Zbiorowe Układy Pracy ITF i tym samym przyczyniają się do zachowania miejsc pracy dla min. polskich załóg. Jednak samo działanie związków zawodowych może nie wystarczyć. Uważamy, że zachowanie marynarskich kompetencji i marynarzy jako rezydentów podatkowych w Polsce jest w interesie zarówno Państwa jak i jego obywateli marynarzy.

Międzynarodowa Federacja Transportowców ITF jest globalną organizacją, która już od 1949 roku prowadzi kampanię FOC w celu uregulowania warunków życia i pracy dla marynarzy zatrudnionych pod banderą „rajów podatkowych”.

UCZCIWY TRANSPORT dla marynarzy może być w zasięgu ręki. Żądamy dla statków zarejestrowanych pod tanią banderą (FOC) i zawijających do portów w Polsce:

Obowiązku objęcia Zbiorowym Układem Pracy ITF!

Manifestacja w Brukseli

Dnia 27 marca br przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, oraz przedstawiciele NSZZ „Solidarność” portowców, FZZMiR i OZZOiM, uczestniczyli w manifestacji w Brukseli.

Tysiące pracowników transportu z europejskich związków zawodowych przyjechało aby wesprzeć działania Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) w sprawie uczciwego transportu. Różnorodność sektorów, sloganów i znaków pokazała, że mamy rację: dumping socjalny i wysys są odczuwalne we wszystkich częściach sektora transportu.

Pokazuje również, że pracownicy transportu są gotowi, by stać razem ponad granicami, odmawiając prób dzielenia ich przez pracodawców i polityków.

Poniżej zdjęcia z archiwum KSMMiR NSZZ „Solidarność”.



Na zdjęciu od lewej: Ryszard Rybicki (OMK NSZZ „S”), Krzysztof Dymnicki (OM NSZZ „S” DALMOR), Piotr Dąbkowski (OM NSZZ „S” PŻM), Krzysztof Łappa (OMK NSZZ „S”), Edwin Makowski (OM NSZZ „S” DALMOR), Kazimierz Sikora (OM NSZZ „S” PŻB S.A.), Piotr Gajos (OM NSZZ „S” PŻB S.A.) i Jacek Kramarczyk (OM NSZZ „S” PŻM).



Na zdjęciu od lewej: Maciek Konopka (Organizator związkowy KSMMiR NSZZ „S”), Jacek Cegielski (Z-ca Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „S” ds. międzynarodowych), Adam Mazurkiewicz (Koordynator ITF w Polsce) i Jarek Ghulam (przedstawiciel KSPM NSZZ „S”).



Na zdjęciu: uczestnicy manifestacji w Brukseli.



Na zdjęciu: Maciek Konopka – Organizator związkowy KSMMiR NSZZ „Solidarność”, uczestnicy manifestacji w Brukseli.

FAIR TRANSPORT FOR EUROPE

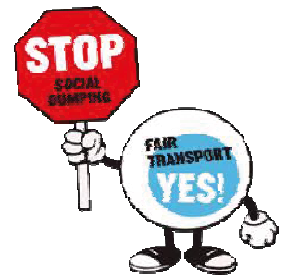
**Together for
decent work!**



www.fairtransporteurope.eu

#FairTransport





KAMPANIA ETF EUROPA FAIR TRANSPORTU

Nasz manifest

Europa Fair Transportu jest kampanią ETF¹ przeciwko dumpingowi socjalnemu w europejskim sektorze transportu. ETF walczy o jakość miejsc pracy dla pracowników transportu oraz bezpieczne, niezawodne i dostępne usługi transportowe dla klientów. Europejskie związki zawodowe transportowców wspólnie domagają się położenia kresu nieuczciwej konkurencji i wyzyskowi.

Powstrzymanie dumping socjalnego i wyzysku wynagrodzeniowego.

Dumping socjalny ma wpływ na pracowników transportu w całej Europie:

- Pracownicy wysyłani do innych krajów otrzymują często niższe wynagrodzenia niż pracownicy miejscowi.
- Niebezpiecznie wydłużony czas pracy, ponieważ pracodawcy i rządy ignorują przepisy w zakresie odpoczynku.
- Miejsca pracy niszczone przez nieuczciwą konkurencję w oparciu o koszt, a nie jakość.
- Międzynarodowy biznes poszukuje najtańszych kontraktów, pozostawiając pracowników bez wyraźnego dostępu do opieki zdrowotnej i zabezpieczeń społecznych.
- Pracownicy zmuszani do krótkoterminowych i śmieciowych kontraktów.
- Nieustanne podejmowanie, praca agencyjna i fałszywe samozatrudnienie – rozgrywają powiązanie między personelem i pracodawcami.

Spółki narażone na nadmierną konkurencję często reagują dumpingiem socjalnym. Unikają stosowania regulacji socjalnych lub ich naużywają w dążeniu do krótkofalowego zysku. Taki dumping socjalny prowadzi do obniżenia wynagrodzeń i pogarszania warunków pracy w sektorze transportu na obszarze całej Europy. Zwiększa także podziały między ludźmi pochodzącymi z różnych grup narodowych i zawodowych. Stanowi to zagrożenie nie tylko dla miejsc pracy w transporcie – jest też niebezpieczne dla spójności społecznej i wiary ludzi w otwarte społeczeństwo europejskie.

Fair Transport dla Europy

Możliwa jest inna droga. Sektor transport potrafi stworzyć miliony kwalifikowanych miejsc pracy dla Europejczyków. W szczególności, zwiększeniu powinien ulec udział kobiet pracujących w sektorze transportu. Bezpieczne umowy o pracę, adekwatne wynagrodzenia i uczciwe warunki pracy nie stanowią skandalicznego żądania – wchodzą w skład praw uniwersalnych.

Nie możemy pozwolić aby dumping socjalny zniszczył kwalifikowane miejsca pracy. ETF i afiliowane w niej organizacje oczekują wyraźnego zobowiązania się ze strony polityków, że bronąć będą i rozwijać kwalifikowaną pracę w sektorze transportu. Taki jest Fair Transport!

¹ Europejska Federacja Transportowców jest pan-europejską organizacją związków zawodowych reprezentujących interesy ponad 5 mln pracowników transportu. Dysponujemy ponad 200 afiliowanymi związkami w 43 krajach.

Zamieszczone dalej propozycje, jeśli zostaną wdrożone, z pewnością przyczynią się do sprawiedliwszej branży transportowej, gdzie pracownicy cieszyć się będą z godziwych warunków i sprawiedliwego udziału w generowanym przez siebie dobrobycie.

1. Więcej uczciwych miejsc pracy dla europejskich pracowników transportu

Według danych z Komisji Europejskiej, usługi transportowe i magazynowe (włącznie z działaniami pocztowymi i kurierskimi) z UE-28 zatrudniały w roku 2015 około 11.2 mln osób. Choć łączne zatrudnienie w transporcie rośnie, w kilku sektorach mamy do czynienia ze stagnacją lub spadkiem (np. w lotnictwie).

Jako przedstawiciele europejskich pracowników transportu, wnosimy o stworzenie 250.000 dodatkowych, godziwych miejsc pracy w okresie kolejnej kadencji instytucji UE (2019-2024). Równocześnie, te miejsca pracy które przestaną istnieć w wyniku cyfryzacji lub automatyzacji muszą być zabezpieczone poprzez ponowne przeszkolenie lub przekwalifikowanie (zob. pkt 7). Liczby te reprezentują ok. 2% aktualnego stanu zatrudnienia w transporcie. Skoncentrować się należy nie tylko na liczbie miejsc pracy, ale także na ich jakości. Te miejsca pracy muszą obejmować zatrudnienie w pełnym wymiarze czasu, na czas nieokreślony, z towarzyszeniem godziwego wynagrodzenia i warunków pracy.

2. Europejscy pracownicy transportu zasługują na wzrost wynagrodzeń

W roku 2015, niemal 10% pracowników w 28 Państwach Członkowskich UE zagrożonych było ubóstwem, a udział ten ma tendencję wzrostową. Pracownicy transportu są wrażliwi ze względu na mobilny charakter ich pracy a także narażenie na dumping socjalny, zaś ich płace objęte są stagnacją albo nawet zmniejszają się.

Wzrost wynagrodzeń jest dobry dla gospodarki, dla biznesu, dla wzrostu, dla miejsc pracy i pracowników. Europie potrzebny jest silniejszy popyt gospodarczy dla stymulowania wzrostu, a także dla zwiększania inwestycji. Dysponując większymi pieniędzmi w swych kieszeniach, pracownicy będą kupować towary i usługi powodując rozwój biznesów i generując wzrost oraz miejsca pracy..

Dlatego w pełni popieramy realizowaną przez Europejską Konfederację Związków Zawodowych (EKZZ) kampanię na rzecz wzrostu wynagrodzeń i domagamy się zwiększenia wynagrodzeń wszystkich europejskich pracowników transportu.

3. Europejski filar praw socjalnych musi stać się wiążący

W ciągu ostatniej kadencji, Komisja Europejska przyjęła wiążące rozwiązania w szeregu dziedzinach. Ustawodawstwa socjalne pozostaje jednak w tyle a większość inicjatyw ma charakter polityczny.

Jako ETF wnosimy aby europejski filar praw socjalnych stał się wiążący i wdrożony poprzez możliwe do egzekwowania środki legislacyjne, włącznie z odpowiednimi sankcjami za brak przestrzegania.



4. Stworzenie “Europolu Socjalnego”

Ustawodawstwo socjalne zarówno na poziomie UE jak i licznych państw członkowskich ma godziwy standard – nie jest jednak należycie egzekwowane. Niektóre kraje postrzegają nawet brak przestrzegania dorobku prawnego w kontekście socjalnym jako przewagę konkurencyjną. Niedawna propozycja powołania European Labour Authority (ELA) (Europejski Urząd ds. Pracy) zdecydowanie zmierza w dobrym kierunku, aczkolwiek nowy organ nie dysponuje wystarczającymi kompetencjami.

ETF wnosi aby Europejski Urząd ds. Pracy wyposażony był we właściwe narzędzia edukacyjne i w zdolność do działania zarówno na poziomie europejskim jak i krajowym, w sytuacjach konfliktu, gwarantując właściwe wdrożenie europejskiego ustawodawstwa socjalnego.

5. Transport publiczny dla wszystkich miast europejskich

Transport publiczny ma wpływ na każdego. Stanowi integralną i istotną część współczesnego świata. Zamiast prywatyzacji i optymalizacji kosztów, miasta europejskie powinny pracować na rzecz zrównoważonego transportu, który jest dostępny i osiągalny dla każdego.

ETF w pełni popiera kampanię Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) #OurPublicTransport (NaszTransportPubliczny) i wzywa instytucje UE do stworzenia ram rozwoju zrównoważonego transportu publicznego zapewniającego niezawodne usługi za akceptowaną cenę dla każdego obywatela.

6. Powstrzymanie ataków na indywidualne i zbiorowe prawa pracowników

Wolność zgromadzeń jest jednym z praw podstawowych zagwarantowanych przez Kartę Praw Podstawowych UE. Swobody gospodarcze cieszą się jednak często pierwszeństwem w stosunku do tych praw a niedawno, Komisja Europejska zainaugurowała frontalny atak na kontrolerów ruchu powietrznego za pomocą promowania usług minimalnych i zachęcania Państw Członkowskich do omińnięcia uprawnionego prawa do strajku.

ETF wnosi o powstrzymanie prześladowania i uznawania za niezgodną z prawem działalność związków zawodowych, zaniechanie ataków na indywidualne i zbiorowe prawa pracowników oraz prosi instytucje UE o aktywne zobowiązanie się do promowania tych praw.

7. Powstrzymanie przemocy ze względu na płeć w odniesieniu do pracowników transportu

Sektor transportu pozostaje nadal zdominowany przez mężczyzn, a kobiety stanowią jedynie 23% wszystkich pracowników. Niedawne badanie ETF² ujawniło, że 65% kobiet transportowców doświadczyło w ostatnim czasie co najmniej jednego przypadku przemocy w miejscu pracy a 25% wyraża przekonanie, że przemoc wobec kobiet w miejscu pracy ma charakter regularny w transporcie. Dlatego, ETF wzywa instytucje UE i Państwa Członkowskie UE do udzielenia wsparcia ustanowieniu nowej Konwencji MOP, uzupełnionej przez Zalecenie, na temat przemocy i molestowania w świecie pracy, przy zdecydowanym skoncentrowaniu się na przemocy ze względu na płeć, oraz odgrywaniu ważnej/aktywnej roli w ramach rokowań w Międzynarodowej Konferencji Pracy.

² <http://www.etf-europe.org/etf-news-online.cfm/newsdetail/11690/region/2/section/0/order/1>



8. Wymiar socjalny i automatyzacja

Automatyzacja i cyfryzacja są obecnie jednym z największych wyzwań, nie tylko dla europejskich pracowników transport, ale także dla całego społeczeństwa. Chociaż jako ETF nie sprzeciwiamy się zmianom jakie te zjawiska niosą, nalegamy na ich wprowadzenie w sposób społecznie zrównoważony, a pracownicy nie powinni płacić ceny za wyższe zyski dla spółek. Bardziej konkretnie:

- czynnik ludzki musi pozostać w centrum wszelkich zmian
- gwarancje zatrudnienia i uczciwe przejście muszą objąć wszystkich odnośnych pracowników
- zmiany muszą być negocjowane między pracodawcami i związkami zawodowymi
- ponowne przeszkolenie i przekwalifikowanie obejmować musi tych pracowników, których miejsca pracy przestaną istnieć w wyniku automatyzacji lub cyfryzacji
- w razie konieczności, dedykowane podatki powinny zostać wprowadzone dla sfinansowania skutków społecznych tych zmian.

www.fairtransporteurope.eu
www.facebook.com/FairTransportEurope
#FairTransport



■ Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców

ITF: tragiczna śmierć marynarza dowodzi, że mocowanie ładunku to praca dla portowców

Przedstawiciele ITF przekazali najszczerze wyrazy współczucia rodzinie marynarza, który zginął w Dublinie w Irlandii, podczas mocowania i zabezpieczania kontenerów oraz stwierdzili, że ten przypadek dowodzi, jak ważne jest to aby tego rodzaju praca była wykonywana przez portowców a nie przez marynarzy.

Dennis Gomez Regan z Filipin zmarł 14 listopada br. po tym, jak przy nabrzeżu Southbank został uderzony kontenerem podczas operacji jego podnoszenia i mocowania. Był na pokładzie statku m/v Francop pływającego pod „tanią banderą”.

Koordinator ITF Jacqueline Smith powiedziała: „nasze myśli są z rodziną, przyjaciółmi i kolegami z załogi Dennisa Gomeza Regana. Ale żeby było jasne, uważamy, że on nigdy nie powinien być postawiony w tak niebezpiecznej sytuacji.

Kiedy statek wpływa do portu, marynarze na pokładzie mają swoją pracę, mają zadbać o jego utrzymanie w dobrym stanie i mają odpoczywać. Ostatnią rzeczą, którą powinni robić jest wykonywanie tak trudnej i niebezpiecznej pracy jaką jest mocowanie i zabezpieczanie kontenerów. Ta praca powinna być pozostawiona portowcom, którzy są do niej przeszkoleni i mają doświadczenie jak to robić bezpiecznie.”

Przedstawiciel Sekcji Dokerów ITF Peter Lahay dodał: „to oczywiste dla ITF, że lepiej dla portowców i Marynarzy aby prace te były wykonywane przez portowców. Mocowanie to praca dla dokerów i kropka! Musimy położyć kres działalności pozbawionych skrupułów armatorów i operatorów portowych, którzy wywierają presję na marynarzach aby zmusić ich do mocowania i zabezpieczania ładunków. Mam nadzieję, że wyciągną wnioski z tej tragedii i zmienią swoje postępowanie – jeśli nie, to więcej marynarzy może zostać poważnie rannych lub zginąć. W tej sprawie oczekujemy na raport i zalecenia ze strony władz irlandzkich.”

(Więcej informacji na temat kampanii ITF dotyczącej mocowania ładunków można znaleźć na stronie:

www.itfglobal.org/en/transport-sectors/dockers/in-focus/reclaiming-lashing)

Ostrzeżenie dla statków w rejonie Morza Sulu i Morza Celebes oraz wschodniego Sabah

Filipińska Straż Przybrzeżna ostrzega przed aktywnością uzbrojonych grup pirackich w rejonie Morza Sulu i Morza Celebes oraz wschodniego Sabah. Kapitanowie statków

oraz ich załogi powinni wzmoczyć szczególną czujność w tych rejonach.

Agencja podaje, iż około 10 członków grupy ASG*, uzbrojonych w broń palną oraz granatniki planują porwania zarówno ludzi biznesu jak i marynarzy statków handlowych. Grupa Abu Sajjafa – islamska organizacja terrorystyczna, która wyłoniła się z Narodowego Frontu Wyzwolenia Moro w 1991 roku. Grupa działa na południu Filipin, głównie na wyspie Mindanao. Jej liderem był do 1998 roku, kiedy to zginął w walce z policją weteran wojny w Afganistanie – Abduragak Abubakar Dżandżalani.

Po śmierci Abduragaka dowództwo objął jego brat, Kadafi Dżandżalani.



Nowy wzorcowy układ zbiorowy ITF

Informujemy, iż ITF opracował nową treść wzorcowego układu zbiorowego pracy dla marynarzy na lata 2019-2020 w związku z czym w wielu przypadkach możemy się spodziewać nieznaczących zmian.

W dziale wynagrodzeń zapisano, iż pracodawca, może zaoferować wyższe wynagrodzenia niż w układzie zbiorowym lecz po podpisaniu umowy o pracę nie może zmienić warunków zatrudnienia na mniej korzystne.

W sprawie pracowników poniżej 21 roku życia zapisano, iż każda osoba pracująca na statku a mająca mniej niż 21 lat musi zarobić tyle co OS, niezależnie od tego w jakim charakterze jest zatrudniona.

Strefy wojenne i wysokiego ryzyka:

Rzeczy osobiste – dodano rekompensatę za utracone rzeczy w przypadku ataków pirackich i porwań.

Prawo odmowy pracy przysługuje teraz także marynarzom, których statki udają się w strefy wysokiego ryzyka (określone w układzie zbiorowym) a nie tylko strefy o charakterze działań wojennych.

W paragrafach dotyczących skarg i zażaleń dodano zapis, iż firma (pracodawca / armator) zapewni wdrożenie procedur dotyczących składania skarg i zażaleń. Procedury te powinny umożliwić uzyskanie przez marynarza porady lub zawnioskowanie o pomoc lub o przedstawiciela.

Podniesiono stawki odszkodowań za stałą utratę zdrowia oraz w przypadku śmierci.



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 2018 r.)**



DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

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

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

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



Nazwisko

Imię

PESEL

Adres zamieszkania - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Nr domu

Nr lokalu

Telefon

Telefon komórkowy

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Numer

Opisano z zastrzeżeniem w celu dostarczenia danych osobowych i danych osobowych. Wszelkie dane osobowe i dane kontaktowe należy przekazywać wyłącznie do siedziby Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność” ul. Słowackiego 10/12, 81-100 Gdynia, tel. 58 241 11 11, fax 58 241 11 12, e-mail: sekretariat@krajowa.solidarność.pl

Data

Podpis

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność



Bezpieczeństwo pracy na statku według MLC

Międzynarodowa Konwencja Pracy na Morzu MLC 2006 zagwarantowała marynarzom wiele przywilejów, także z zakresu organizacji pracy na statku pod względem jej bezpiecznego wykonywania. Wielu marynarzy zna pojęcia, Safety Officer, Safety Representative, Delegat Załogowy od spraw bezpieczeństwa itd.

Trochę mniej osób jest świadomych jak według MLC powinna wyglądać organizacja BHP oraz kto ma jakie obowiązki i przywileje. Aby system mógł prawidłowo funkcjonować przytaczamy prawa i obowiązki na poszczególnych szczeblach organizacyjnych:

Armator.

Powinien:

- Opracować politykę dla bezpiecznego i zdrowego życia marynarzy na statku.
- Utrzymywać statek, narzędzie, instrukcje, itp. jak i organizować pracę w taki sposób aby nie stwarzały one ryzyka wypadku lub utraty zdrowia marynarzy aby:
- zapobiegać niebezpiecznym sytuacjom które mogą wystąpić na statku,
- unikać sytuacji w których forsuje się nadmierne lub niepotrzebne prace,
- organizować pracę w sposób biorąc pod uwagę zdrowie i bezpieczeństwo marynarzy,
- zapewnić aby dostarczone materiały i produkty są w bezpieczny sposób używane przez marynarzy i nie stwarzają zagrożenia dla ich zdrowia i bezpieczeństwa,
- praca wykonywana jest w sposób, który chroni marynarzy przed szkodliwymi skutkami środków chemicznych i biologicznych.
- Zaopatrzyć statek w sprzęt i instrukcje obsługi aby zapewnić, iż praca wykonywana będzie bez narażenia marynarzy na niebezpieczeństwo,

- Przekazać załodze informacje dotyczące niebezpieczeństw i zagrożenia dla zdrowia spodziewanych w trakcie wykonywania pracy oraz środków których należy używać aby im zapobiegać.

Kapitan

Powinien wprowadzać w życie politykę armatora dla bezpiecznego i zdrowego życia marynarzy na statku oraz zapewnić, iż:

- praca jest wykonywana w sposób, który nie naraża marynarzy na niebezpieczeństwo,
- praca w większej grupie jest nadzorowana przez kompetentną osobę,
- marynarze przypisani są jedynie do pracy do której się nadają z uwzględnieniem wieku, sytuacji zdrowotnej i umiejętności,
- odpowiednie instrukcje dotyczące pracy są opracowane, dostępne i zrozumiałe przez załogę,
- są przestrzegane wymogi kraju bandery oraz umów zbiorowych w zakresie:
 - wyważonego obciążenia załogi pracą,
 - przyzwoitych godzin pracy,
 - Organizacji pracy i dzielenia jej okresami odpoczynku, w szczególności gdy praca jest intensywna, niebezpieczna lub monotonna.

Safety Officer.

- Na każdym statku morskim z załogą więcej niż 5 osób, armator powinien powołać (wyznaczyć spośród członków załogi) oficera odpowiedzialnego za bezpieczeństwo pracy.
- Safety Officer jest doradcą statkowym ds. bezpieczeństwa i przeprowadzania dochodzeń powypadkowych.
- Safety Officer powinien mieć odpowiednie przeszkolenie i być zaznajomiony w teorii i praktyce z „oceną ryzyka pracy” - risk assessment.
- Nie zaleca się, aby kapitan statku był powoływany na to stanowisko lub inny oficer któremu przypisano obowiązki związane z pomocą medyczną na statku.

Safety Officer.

Główne zadania:

Powinien wprowadzać w życie armatorską politykę dotyczącą zdrowia i bezpieczeństwa pracy na statku oraz polecenia kapitana statku, aby:

- zwiększać świadomość załogi w sprawach dotyczących bezpieczeństwa,
- rozpoznawać skargi dotyczące bezpieczeństwa i informować o wynikach podczas safety meetings lub do właściwych osób,
- analizować wypadki, zdarzenia i wydawać zalecenia aby zapobiegać ich ponownemu powstawaniu,
- przeprowadzać inspekcje dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia załogi,
- monitorować i przeprowadzać szkolenia dla załogi.

ILO, MLC and ITF Guidance on Health and Safety



ILO, MARITIME LABOUR CONVENTION AND ITF GUIDANCE ABOUT THE HEALTH AND SAFETY ON BOARD SHIPS

This guidance is made of the relevant general requirements of the ILO Code of Accession Provisions on Board Ships of Sea and in Port and incorporating the provisions on health and safety as contained in section 4.2 of the Maritime Labour Convention as well other relevant publications.



www.itfglobal.org

Safety Representative.

- Przedstawiciel załogi dot. bezpieczeństwa.
- Armator powinien opracować procedurę, dzięki której na statku będzie wybrany przedstawiciel załogi.

Zaleca się poniższy schemat:

- Załoga od 6 do 15 osób – 1 przedstawiciel wybierany wspólnie przez oficerów i marynarzy.
- Załoga powyżej 16 osób – 1 przedstawiciel wybrany przez oficerów i 1 przez marynarzy.
- Załoga powyżej 30 osób – 1 przedstawiciel wybrany przez oficerów i 3 przez marynarzy.

Safety Representative.

Przedstawiciel załogi ws. dot. bezpieczeństwa c.d.

- Powinien mieć zapewniony czas na wykonywanie zadań związanych z funkcją (w zamian za zwyczajowe obowiązki lub dodatkowy liczony jako czas pracy).
- Nie może zostać zwolniony z pracy lub poddawany naciskom za wykonywanie obowiązków wynikających z funkcji.

- Powinien uczestniczyć w dochodzenia powypadkowych oraz mieć wgląd w dokumentację.
- Powinien mieć nieograniczone możliwości do bezpośredniego kontaktowania się odpowiednimi władzami lub organizacjami dla marynarzy.
- Powinien otrzymać odpowiednie przeszkolenie.

Podsumowując przypominamy, iż każdy układ zbiorowy ITF dodatkowo gwarantuje i opisuje sposób wyboru Safety Representative oraz reguluje podstawowe zasady organizacji pracy w zakresie Safety meetingów.

Tymoteusz Listewnik

Procedura składania skarg przez marynarza

Na początku powinieneś usiłować rozwiązać problemy na możliwie najniższym poziomie, ale masz prawo skierować się bezpośrednio do Kapitana, albo do władz zewnętrznych takich jak przedstawiciel Państwa bandery.

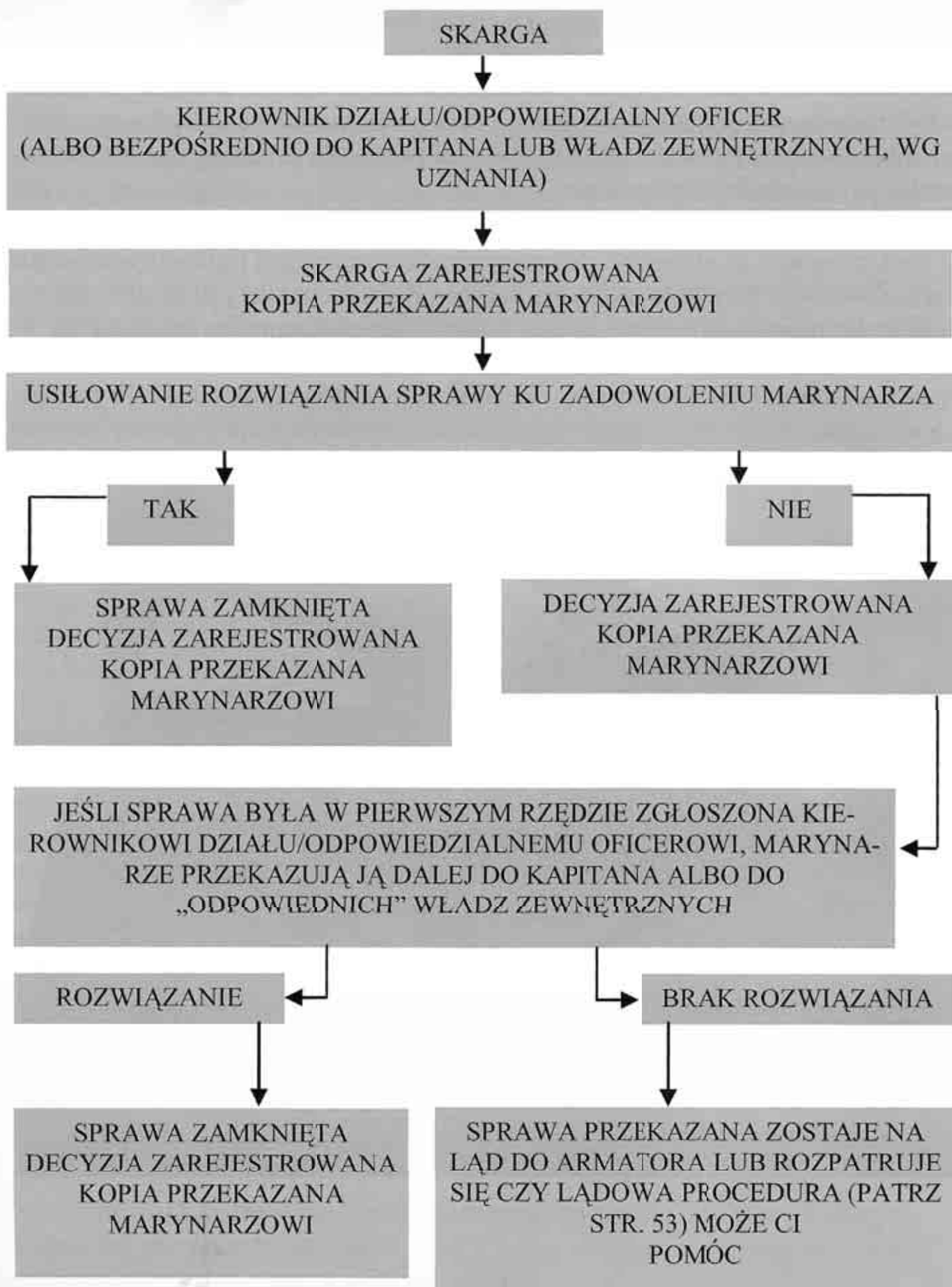
Zawsze masz prawo aby towarzyszył ci przedstawiciel albo kolega marynarz i w żadnych okolicznościach nie wolno Cię karać z powodu składania skargi. Jeśli skarga nie może być rozwiązana na statku, powinieneś skierować sprawę na ląd, albo do armatora albo do władz Państwa bandery, Państwa portu odwiedzonego przez Twój statek albo do władz twojego kraju.

Po zaokrętowaniu na statek otrzymasz egzemplarz statkowej procedury składania skarg. Zawarte w niej będą szczegóły osoby z Państwa bandery oraz administracji swojego kraju (jeśli są to różne kraje). Zidentyfikuje także osobę lub ludzi na statku, do których możesz zwrócić się o poradę i pomoc w składaniu skargi.

Opracowano: na podstawie przewodnika ITF dla marynarzy po Konwencji MOP o Pracyny morzu (MLC 2006)



Składanie skargi na statku



Porady i informacje dla marynarzy

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów? Zapraszamy do OMK / ITF

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 kosztu 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 – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie 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)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: <https://www.omk.org.pl/article/567>

Ochrona danych osobowych-prosimy o zaktualizowanie danych osoby wskazanej do kontaktu w imieniu marynarza należącego do OMK

Zwracamy się z prośbą do wszystkich marynarzy należących do OMK o pilne zaktualizowanie danych, również tych dotyczących osoby upoważnionej do kontaktu w imieniu marynarza wraz z podaniem nr telefonu i/lub adresu e-mail wskazanej osoby.

Powyższe jest konieczne, aby osoba wskazana mogła złożyć roszczenie, upoważnić OMK do podjęcia działań na rzecz pomocy w sprawach związanych z problemami na burcie, zatrudnieniem w imieniu marynarza, udzielenia innych informacji. Często takie działania są podejmowane ze względu na specyfikę pracy i brak możliwości podjęcia kontaktu bezpośredniego z nami przez marynarza przebywającego na statku.

Zgodnie z Zarządzeniem Administratora Danych Osobowych:

1. Nie udziela się informacji o członkostwie osobom trzecim, chyba że te osoby zostały wskazane przez członka OMK jako osoby do kontaktu i potrafią one potwierdzić swoją tożsamość na podstawie dokumentu ze zdjęciem lub poprzez podanie własnego zarejestrowanego w bazie danych OMK numeru telefonu lub adresu e-mail.

Dane można uaktualnić na formularzu aktualizacyjnym, który jest do pobrania na naszej stronie internetowej www.omk.org.pl, prosimy go wypełnić, zeskanować i odesłać e-mailem na adres: biuro@nms.org.pl

Ponadto informujemy, że:

1. Identyfikacja telefoniczna marynarzy polega na wymogu podania przez osobę dzwoniącą imienia, nazwiska oraz numeru legitymacji związkowej. W przypadku gdy marynarz należący do Organizacji Marynarzy Kontraktowych nie ma wydanej legitymacji związkowej identyfikacja polega na podaniu przez osobę dzwoniącą daty urodzenia oraz adresu zamieszkania.

↳ Marynarski Fundusz Renty Chorobowej Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Chcielibyśmy poinformować o uruchomieniu kolejnego serwisu pomocowego dla marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Fundusz jest przeznaczony na udzielanie długoterminowych okresowych rent chorobowych dla marynarzy w bardzo ciężkiej sytuacji zdrowotnej.

Osobami uprawnionymi do korzystania z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej są marynarze, spełniający łącznie następujące warunki:

1. Którzy należą do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ S i legitymują się co najmniej 12 miesięcznym nieprzerwanym okresem przynależności do OMK, mają na bieżąco uregulowane składki członkowskie oraz nie posiadają zaległości wobec Związku.
2. Którzy przedstawią:
 - aktualne świadectwo zdrowia marynarza wydanego przez lekarza medycyny pracy stwierdzające trwałą lub czasową niezdolność do pracy na morzu,
 - aktualną dokumentację medyczną stwierdzającą zły stan zdrowia oraz,
 - dokumenty przedstawiające aktualną sytuację materialną i zobowiązania finansowe.
3. Których niezdolność do pracy na morzu powstała w okresie przynależności do OMK.
4. Którym nie przysługują i nie otrzymują innych środków finansowych lub zasiłków pieniężnych.
5. Którzy wypełnią wniosek o przyznanie renty z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Generalną zasadą, jaką Zarząd Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej ma obowiązek uwzględnić przy podejmowaniu decyzji o przyznaniu i wysokości renty jest sytuacja zdrowotna i materialna marynarza ubiegającego się o przyznanie renty.

Przy rozpatrywaniu złożonego wniosku o przyznanie renty z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej Zarząd Funduszu uwzględni następujące czynniki:

1. Stan zdrowia marynarza w oparciu o przedłożoną dokumentację.
2. Wysokość dochodu na jednego członka rodziny, poparte oświadczeniem marynarza o przychodzie netto na osobę we wspólnym gospodarstwie domowym wraz ze wskazaniem miejsca pracy osób przebywających we wspólnym gospodarstwie domowym.
3. Braku innych dochodów na lądzie zgodnie z przedłożonym przez marynarza oświadczeniem.

Formularze do pobrania znajdują się na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl.

B.S



Marynarze się nie doczekali

28 tego listopada zorganizowaliśmy seminarium dla marynarzy kontraktowych z OMK, którego głównym tematem była sytuacja polskiego marynarza kontraktowego na globalnym rynku pracy.

Mamy sporo problemów związanych z ubezpieczeniem społecznym, zmieniającą się na niekorzyść sytuacją podatkową i utratą miejsca pracy na rzecz marynarzy którzy mają uregulowany status w swoim kraju zamieszkania.

W związku z powagą sprawy jak i faktem, iż Polska nie wywiązuje się z postanowień konwencji MLC w zakresie ubezpieczeń społecznych zaprosiliśmy polityków ziemi szczecińskiej do wzięcia udziału w naszym spotkaniu.

Ponieważ OMK nie ma preferencji politycznych i uważamy, że dobry związkowiec powinien mieć umiejętność porozumienia się z każdym ugrupowaniem jak i ze względu na szacunek do marynarzy którzy wybrali naszą Organizację a mogą mieć własne poglądy polityczne zaprosiliśmy dwa główne ugrupowania PIS i PO. Zaproszenia skierowaliśmy do polityków zasiadających w Sejmowej Komisji ds. Gospodarki Morskiej. Połowa z zaproszonych potwierdziła uczestnictwo. Niestety w dniu seminarium nastąpiła zwrot w sytuacji i wpłynęły do nas dwie wiadomości. Zarówno jedna jak i druga strona zrezygnowała z uczestnictwa.

Dla nas marynarzy to był „policzek” wymierzony ze strony polityków. Będziemy informować o dalszym rozwoju wydarzeń.

Jeszcze raz specjalne podziękowania dla uczestniczących w spotkaniu gości:

- *Kuby Szymańskiego* – Sekretarza Generalnego INTERMANAGER
- *Piotra Masnego* – Członka Rady AMPAR / PZZS / HMS
- *Andrzeja Kościka* – Przewodniczącego Krajowej Sekcji Morskiej
- *Adama Mazurkiewicza* – Koordynatora ITF w Polsce który niestety nie mógł uczestniczyć w całym Seminarium ponieważ miał akcję w porcie po pobiciu jednego z marynarzy przez kapitana statku.
- *Pawła Kmieciaka* – Crewing Director Polaris
- *Dariusza Oblickiego* – głównego inspektora PSC w Szczecinie
- *Alfreda Naskręta* – Dyrektora Prywatnej Szkoły Morskiej w Gdyni



I super specjalne podziękowania dla Pani Joanny Czumaj – doradcy podatkowego za wykład poświęcony podatkom marynarskim i konwencji MLI.

Na prośbę uczestników spotkania zamieściliśmy na naszej stronie internetowej:

Prezentację z Seminarium

Link do filmu PZZS - Przywrócić polską banderę

Link do filmu – Seafarers Matters –

Fair Transport Europe 2.0.

T.L.

Dobra wiadomość dla marynarzy pracujących w UK

Po informacji otrzymanej od jednego z marynarzy z OMK wskazującej na rozbieżność ze wcześniejszymi opiniami dotyczącymi wejścia w życie konwencji MLI przeanalizowaliśmy z radcą podatkowym nowe doniesienia.

Na stronie internetowej Ministerstwa Finansów pojawiły się nowe informacje według których zmiany dla polskich marynarzy pracujących dla armatorów z UK wejdą w życie od 1 stycznia 2020, a nie jak dotąd wskazywano od 2019.

W komunikacie zaznaczono, że wejście w życie zapisów Konwencji odnoszących się do danej umowy nie jest równoznaczne z automatycznym rozpoczęciem ich stosowania do poszczególnych kategorii dochodów, objętych postanowieniami tej umowy.

Pełna interpretacja komunikatu MF dotycząca także Australii, Francji, na Wyspie Man, w Izraelu, Japonii, Jersey, Litwie, Nowej Zelandii, Serbii, Słowacji, Szwecji znajduje się w Strefie Członków Związku na stronie www.omk.org.pl

Widząc wszystkie pojawiające się opinie i rozbieżności interpretacyjne trzeba mieć na uwadze, iż temat związany z MLI jest bardzo zmienny.

T.L.

OMK podpisała nową umowę partnerską, rabat dla marynarzy z OMK na podstawie legitymacji.

Miło nam poinformować, że podpisaliśmy nową umowę partnerską z firmą OTIS, oferującą profesjonalne ochronniki uszu dla marynarzy.

Firma oferuje **Rabat w wysokości 10% na INDYWIDUALNE OCHRONNIKI SŁUCHU** wyposażone w filtr akustyczny na podstawie legitymacji naszej Organizacji.

W celu ustalenia miejsca pobrania wycisków oraz szczegółów dotyczących zamówienia Indywidualnych Ochronników Słuchu prosimy kontaktować się z centralą firmy:

70-461 Szczecin

ul. J. Piłsudskiego 31/1

tel. 91 434 28 28

kom. 693 445 895

email: biuro@profilaktykasluchu.pl

www.profilaktykasluchu.pl

System ubezpieczeń NNW działa 24 h na dobę dla marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych

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 % 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.

„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 koszulkę OMK, takie jak na poniższym zdjęciu.

Jeżeli jesteś zainteresowany otrzymaniem koszulki, prosimy o e-mail na adres: biuro@nms.org.pl z podaniem roz-



miaru i adresu do wysyłki. Posiadamy rozmiary koszule L, XL. Koszulkę wyślemy pocztą

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

Prosimy – pozostaw kopię swojego kontraktu w domu.

W ostatnich miesiącach OMK odnotowała kilka przypadków, gdzie żony za zgodą marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych zgłosiły się z prośbą o interwencje w sprawie ich mężów, przebywających na burcie statku.

Zgłoszone przypadki dotyczyły mobbingu, przedłużającego się kontraktu, opóźnienia w wypłaceniu zaległego wynagrodzenia.

Aby rozpocząć proces pomocy, przede wszystkim musimy zapoznać się z treścią warunków zatrudnienia, na jakie zdecydował się marynarz podpisując kontrakt z armatorem oraz znać nazwę statku, banderę i numer IMO statku. Po pierwsze musimy wiedzieć, czy statek pokryty jest układem zbiorowym ITF, który gwarantuje bezpieczne warunki zatrudnienia, czy też marynarz podpisał tzw. warunki armatorskie i określające zasady wynagradzania za pracę lub może w ogóle nie podpisał kontraktu – co też się zdarza niestety. Bez względu w dokumenty podpisane przez marynarza, nie ma możliwości rozpoczęcia roszczenia.

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



SPORT NA LODZIE ALBO NA TRAWIE	41	WYKONAWCYNI PRACY NAKŁADCZEJ FLISAK	LIKWIDACJA, KASACJA		RICHARD, AKTOR "PYTAJĄCE" ZWIERZĘ	KOMPANIA, BRACTWO	57	NAJWYŻEJ POŁOŻONY PUNKT NA NIEBIE	60	STOLIK NA KÓŁKACH, DO TRUNKÓW RADA	48	WYROŚNIE NA DŁONI NIEDOWIARKA	
JADOWITY WĄZ POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKI	23	51			31	ROŚLINA OLEISTA		39			25		
52			54			33		DOM LISA	11,45	56		28	
"... Z POKŁADU IDY" MORCINKA					44	WRÓBEL Z SERIALU ANIMOWANEGO DLA DZIECI	62	15	34				
9			58							32			
STEFAN, SKOCZEK NARCIARSKI	13	ZJEDNOCZENIE PAŃSTW							POTRZEBNY JEST NIE TYLKO W MUZYCE	10	ZAŁOŻYŁ SŁYNNĄ AGENCJĘ PRASOWĄ	40	
	20,53	21							36	42		27	
ANGIELSKI ŻEGLARZ, ODKRYŁ ARCHIPELAG HAWAJE	46	ODKRYTY OBIEKT FORTYFIKACYJNY	WODA I ROŚLINNOŚĆ NA PUSTYNI						JEDNA Z PLANET		RYBA MORSKA	18	LECI Z KRANU
DOKUCZA PIJAKOWI	59	37	49		AZOTOWY, SIARKOWY LUB SOLNY	29	ZYZNA GLEBA POWSTAŁA Z OSADÓW RZECZNYCH	3	STOLICA WŁOCH		RUCH TŁOKA W CYLINDRZE	16	35
8,22					1	26	SUROWIEC NA OBRACZKI SŁUBNE		43	14	24	30	
PRZYSZŁA DO WOZA							DORIS, AMERYKAŃSKA AKTORKA I PIOSENKARKA	7	61	ŚWIECĄCA DIODA	6	47	19
FARTUCH WIEJSKI		4	55										
17		5				2	BRANA PRZEZ KRAWCA		50	12		38	



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62

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

Zapraszamy do zmierzenia się z rozwiązaniem kolejnego hasła naszej krzyżówki, które stanowi myśl naszej rodzimej eseistki.

Rozwiązanie prosimy przesłać listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 31/05/2019 r.

Można wygrać, długopis, zestaw do szycia na burtę i wiele innych nagród.

Życzymy powodzenia.

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



Zapraszamy na nową stronę internetową KSMMiR NSZZ Solidarność:
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
e-mail: solidarnoscprcip@gmail.com



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



NSZZ „S” Morskich Służb
I Przedsiębiorstw Ratowniczych
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Tel: +48 58 660 76 53
e-mail: 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: +48 501 539 329

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