



Biuletyn Morski

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność



NR 94/2021

ISSN 1426-1006

WYKLUCZENI CZY KLUCZOWI PRACOWNICY TRANSPORTU ???



Od redakcji

W tym wydaniu Biuletynu Morskiego przekazujemy ciekawe informacje z roku 2020/2021, między innymi::

- Co oznacza dla polskiego marynarza fakt, że został uznany kluczowym pracownikiem transportu?
- Ratownicy Morscy potrzebują ratunku. Za ratowanie ludzi, w podziękowaniu obniżono Im wynagrodzenie. Czy składane protesty odniosą skutek?
- O próbie wykluczenia marynarzy z Dyrektywy UE w sprawie adekwatnych minimalnych wynagrodzeń pracowników w Unii Europejskiej i braku zainteresowania podjęciem dialogu przez Przedstawicieli Rządu.
- Czy w Polsce polscy marynarze są wykluczeni jako kluczowi pracownicy transportu, czy są poprzez zaniechanie podjęciem dialogu kluczowo wykluczeni? Refleksję pozostawiamy czytelnikom.
- Kilka słów o istotnej inicjatywie „Deklaracja Neptuna” w sprawie terminowych podmian załóg.
- Publikujemy wytyczne Międzynarodowej Federacji Transportowców ITF o niezbywalnym prawie marynarza do podmiany załogi w terminach wynikających z podpisanych kontraktów, o repatriacji, procedurze składania skarg na morzu i na lądzie, opiece medycznej etc.
- Apel szefów pięciu organizacji ONZ o priorytetowe traktowanie przy szczepieniach COVID-19 pracowników transportu morskiego i lotniczego, biorąc pod uwagę ich kluczową rolę we wspieraniu światowego handlu i mobilności
- Publikujemy informacje o praktycznym przewodniku dla marynarzy, który w sposób jasny i czytelny opisuje: czym jest szczepionka i jak działa, typy szczepionek, czy szczepionki są bezpieczne i kto może je otrzymać, jak długo trwa odporność po szczepieniu, czy po szczepieniu można zarazić się wirusem
- Przekazujemy treść ciekawego artykułu opisującego działania Inspektora ITF w sprawie odzyskania należnych wynagrodzeń dla marynarzy.
- Przekazujemy informację o działalności organizacji znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej.

Redakcja Biuletynu Morskiego

WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast wysyłki pocztą tradycyjną.

Można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” www.solidarnosc.nms.org.pl

Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą mailową prosimy wysłać na adres: biuro@nms.org.pl



Zdjęcie na okładce:
Polska Agencja Fotografów FORUM
Łukasz Dejnarowicz



CYFROWE WYDANIA BIULETYNU MORSKEGO:

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: 31 lipca 2021 r.

Polscy marynarze na liście kluczowych pracowników transportu

Polska znalazła się na liście Państw Członkowskich i Członków Stowarzyszonych IMO, które przyznały marynarzom status pracowników kluczowych.



E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4204/Add.35/Rev.2
12 January 2021

To: All IMO Member States
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status with IMO

Subject: **Coronavirus (COVID-19) – Designation of seafarers as key workers**

Circular Letter No.4204/Add.35/Rev.2
Annex, page 1

ANNEX

LIST OF MEMBER STATES AND ASSOCIATE MEMBERS THAT HAVE DESIGNATED SEAFARERS AS KEY WORKERS

AZERBAIJAN
BAHAMAS
BANGLADESH
BARBADOS
BELGIUM
BRAZIL
CANADA
CHILE
CYPRUS
DENMARK
DOMINICA
EGYPT
FRANCE
GABON
GEORGIA
GERMANY
GHANA
GREECE
INDIA
INDONESIA
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)
JAMAICA
JAPAN
KENYA
KIRIBATI
LEBANON
LIBERIA

MARSHALL ISLANDS
MOLDOVA
MONTENEGRO
MYANMAR
NETHERLANDS
NEW ZEALAND
NIGERIA
NORWAY
PANAMA
PHILIPPINES
POLAND
REPUBLIC OF KOREA
ROMANIA
SAUDI ARABIA
SINGAPORE
SOUTH AFRICA
SPAIN
SWEDEN
THAILAND
TURKEY
UNITED ARAB EMIRATES
UNITED KINGDOM
UNITED STATES
YEMEN

ASSOCIATE MEMBER:
HONG KONG (CHINA)

Polska uznała i oficjalnie poinformowała IMO o przyznaniu marynarzom statusu pracowników kluczowych.

Poniżej link do Okólnika IMO z dnia 12 stycznia 2021 r. w którym Polska została wskazana jako państwo uznające marynarzy za kluczowych pracowników transportu.

https://solidarnosc.nms.org.pl/_Data-Files/news/IMO%20Circular%20dated%2012%20January%202021.pdf

Wspólne stanowisko ETF-ECSA w sprawie uznania marynarzy za kluczowych pracowników z dnia 20-04-2021 r.

Związki zawodowe i pracodawcy transportu morskiego wzywają rządy aby w czasie pandemii Covid-19 uznały marynarzy za „kluczowych pracowników”.

Podczas gdy wiele rządów uznało marynarzy za takich pracowników, co pozwala im na podróżowanie i tranzyt przez lotniska, porty morskie i terminale wodne aby utrzymać w ruchu globalny handel, to nie istnieje uniwersalna definicja terminu „kluczowy pracownik” i ma ona różne znaczenie w różnych krajach. W związku z tym europejscy partnerzy społeczni uważają, że bardziej korzystne jest skupienie uwagi na konkretnych prawach i uprawnieniach, z których marynarze powinni korzystać wszędzie.

Dlatego też **ETF (Europejska Federacja Transportowców) i ECSA (Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej)** ustaliły poniższą listę takich praw i uprawnień aby pomóc państwom członkowskim w zapewnieniu zdrowia i dobra morskich profesjonalistów, którzy pełnią swoją kluczową rolę. Lista ta nie jest całkowita i ostateczna oraz nie ma na celu osłabienia czy podważenia istniejących standardów.

Dzięki temu globalny łańcuch dostaw będzie mógł pozostać w ruchu, zaopatrując świat w 90% wszystkiego co konsumujemy – oprócz zwiększonych wysyłek sprzętu medycznego, środków ochrony osobistej, leków a w przyszłości szczepionek, które mają zwalczyć Covid-19.

1. Podróżowanie

Państwa członkowskie powinny zapewnić, że marynarze:

- mogą podróżować do i ze swoich krajów ojczystych i do swoich miejsc pracy bez żadnych restrykcji

- mogą swobodnie przemieszczać się między regionami i państwami
- Państwa członkowskie powinny współpracować w celu zapewnienia, że Protokoły IMO zapewniające bezpieczne zmiany załogi statku i podróżowanie są realizowane.
- Państwa członkowskie powinny ratyfikować i realizować Konwencję MOP 185 – Konwencję o Marynarskich Dokumentach Tożsamości
- Państwa członkowskie, w przypadku gdy ich ambasady, konsulaty lub agendy zostaną zamknięte w krajach zamieszkania marynarzy, ustanowią przepisy dotyczące wszelkich wymaganych wiz, które mają być wydawane po przyjeździe

2. Kwarantanna

Państwa członkowskie powinny zwolnić marynarzy z kwarantanny zgodnie z jurysdykcją, według której będą oni mogli mustrować na swoje statki.

3. Opieka medyczna

Państwa członkowskie powinny zapewnić wprowadzenie procedur zgodnych z Przewodnikiem dla Operatorów Statków wydanym przez Międzynarodową Izbę Żeglugi dotyczącym Ochrony Zdrowia Marynarzy.

4. Testowanie

- Państwa członkowskie powinny nadać priorytet marynarzom w testach na Covid-19, w szczególności w przypadku gdy wyniki badań są wymagane przed dołączeniem marynarza do statku
- Państwa członkowskie powinny priorytetowo traktować testowanie marynarzy na Covid-19 tam gdzie wymaga tego jurysdykcja oraz pomagać w zapewnieniu dostępu do testowania na Covid -19 na pokładzie

5. Dobro marynarzy

Państwa członkowskie powinny zapewnić marynarzom dostęp do placówek społecznych na lądzie lub umożliwić organizacjom pomagającym marynarzom bezpieczny dostęp do statków i gdy podjęte są odpowied-

nie środki zapewnić, że podmioty świadczące usługi dla marynarzy mogą wejść na pokład.

6. Szczepienia

- Państwa członkowskie w planowaniu szczepień w swoich jurysdykcjach powinny zapewnić marynarzom, jako priorytet, dostęp do szczepień w celu dalszego ułatwienia w łagodzeniu ograniczeń, z którymi obecnie się borykają.
- Państwa członkowskie, współpracując ze związkami zawodowymi i armatorami powinny zaplanować jak najszybszy dostęp do szczepień na Covid -19 dla marynarzy przebywających obecnie na morzu.

7. Wsparcie finansowe

Państwa członkowskie powinny zapewnić aby marynarze zamieszkujący na ich terytorium, którzy nie są w stanie podjąć zatrudnienia z powodu zaprzestania lub ograniczenia działalności firm, braku dostępu do transportu, zamkniętych granic lub innych trudności związanych ze zmianą załogi wynikających z pandemii mogli uzyskać dostęp do systemów finansowych, które są dostępne dla ich mieszkańców wykonujących inne zawody.



*Tłumaczenie ze strony internetowej ETF
(Europejska Federacja Transportowców)
z dnia 20.04.2021 roku*

Pracownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa bez obiecanych podwyżek wynagrodzeń

Ratujemy ratowników morskich

PROTEST

Związków zawodowych Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa



Państwo Polskie oszczędza na bezpieczeństwie ludzi pracujących na morzu i korzystających rekreacyjnie z Morza Bałtyckiego

W dniu 27.05.2021 roku pracownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa zostali poinformowani przez naszego Pana Dyrektora o obniżeniu ich wynagrodzeń o 5% od 01 maja 2021. Taką sytuację uważamy za niedopuszczalną i skandaliczną. Prawdopodobnie jesteśmy jedyną w naszym kraju budżetową grupą zawodową, która zamiast podwyżek wynagrodzenia dostaje jej obniżenie.

Z nieznanymi dla nas powodów od kilku lat nasze wynagrodzenia są na niezmiennym poziomie, zaś obiecane podwyżki w roku 2018 do dnia dzisiejszego pozostają niezrealizowane. Płaca zasadnicza marynarzy, oficerów, ratowników i pracowników administracji są na bardzo niskim poziomie, a niektórych marynarzy i pracowników wręcz na poziomie najniższej płacy krajowej. Taka sytuacja powoduje brak zainteresowania pracą w ratownictwie morskim, odchodzenie „za chlebem” doświadczonych wieloletnich pracowników i ciągły wzrost średniego wieku ludzi, którzy udzielają pomocy osobom, które na morzu właśnie jej potrzebują. Na przykład, w grupie starszych mechaników, średnia wieku wynosi ponad 60 lat, zaś 36 % zatrudnionych w tej grupie zawodowej jest w wieku emerytalnym (są wśród nich osoby mające 70 lat).

Od dłuższego czasu prowadzimy bezowocne rozmowy wcześniej z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej,

a obecnie z Ministerstwem Infrastruktury, lecz poza mglistymi obietnicami że za rok będzie lepiej nic się nie zmienia.

Nie możemy naszego poirytowania wyrazić strajkując, ponieważ niesienie pomocy potrzebującym jest dla nas najważniejsze. Nie umiemy osoby w niebezpieczeństwie pozostawić bez pomocy. Domagamy się jednak, by za niebezpieczną pracę być godnie wynagradzanym, a dziś zamiast podwyżek dowiadujemy się, że nasze wynagrodzenie od maja będzie obniżone.

Jak długo rząd i osoby sprawujące władzę będą ignorowały problemy głównie płacowe pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa?

Czy można oszczędzać na bezpieczeństwie ludzkim?

Żadamy konkretnych działań na rzecz podniesienia naszych wynagrodzeń.

Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych - Przewodniczący Dariusz Słomiński

Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy Przedstawicielstwo Międzyzakładowe przy MSPiR „SAR” i PRO - Przewodniczący Andrzej Hirsch

Ogólnopolski Pracowniczy Związek Zawodowy Konfederacja Pracy w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa - Przewodniczący Jerzy Kiszczak.

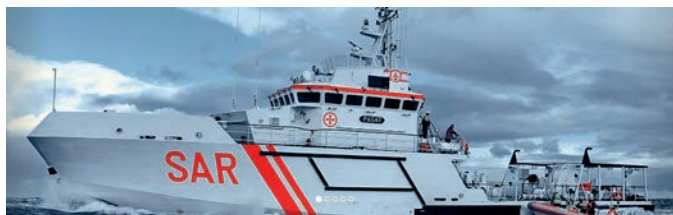


Zdjęcie: Komisja Międzyzakładowa NSZZ Solidarność MSPiR

Kto nas uratuje ... ?

Problemy w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa stają się coraz poważniejsze. Od wielu lat nie możemy się

▶ **doprosić zwiększenia nakładów na nasze pensje, co pozwoliłoby choć trochę przybliżyć je do poziomu odpowiedniego dla tak wymagającej i niebezpiecznej pracy.**



Zdjęcie: strona internetowa www.sar.gov.pl

Wysokie wymagania kwalifikacyjne poświęcone całym plikiem świadectw, certyfikatów i dyplomów, pozostawanie w nieustannej gotowości do natychmiastowego wyjścia w morze – nawet wtedy, gdy wszystkie inne jednostki uciekają do portów – i stres związany z poczuciem odpowiedzialności za życie osób będących w potrzebie, w połączeniu z wynagrodzeniami na poziomie personelu podstawowego w sieciach handlowych? To daje coraz mniej nadziei na dalsze sprawne funkcjonowanie, a co dopiero mówić o rozwoju tej służby. Obecnie nie ma właściwie żadnego zainteresowania ludzi młodych pracą w ratownictwie morskim, przez co na jednostkach średnia wieku sukcesywnie rośnie – najwyraźniej to widać na stanowiskach oficerskich, gdzie w grupie starszych mechaników i kapitanów coraz częściej służą pełnoprawni emeryci.

Z obiecanych podwyżek płac średnio o 1000 zł brutto na etat (w sumie byłoby to 4,5 mln. zł w skali roku dla całego MSPiR - około 300 pracowników) otrzymaliśmy tylko pierwszą (z trzech) transzę po ~ 350 złotych w 2018 roku, czyli ~1,5 mln. zł.

Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych bezustannie wydeptuje ścieżki wcześniej do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a po jego likwidacji do Ministerstwa Infrastruktury. Pojawiamy się na Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej (która 17 marca br. poświęciła całe posiedzenie naszej sprawie – do dzisiaj nie doczekaliśmy się odpowiedzi M. Gróbarczyka na zadane tam pytania), na Zespole Trójstronnym ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego (21 kwietnia br. na posiedzeniu Zespołu jednym z punktów agendy była sytuacja MSPiR – nadal czekamy, na obiecanie przez P. Krężela osobne spotkanie tylko w sprawie sytuacji w MSPiR). Zwracaliśmy się o pomoc do

Prezydenta A. Dudy i do Premiera M. Morawieckiego. Nasze żądania aktywnie wspiera zarówno Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, jak i Krajowy Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność” – za co dziękuję Andrzejowi Kościkowi – Przewodniczącemu Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” i Henrykowi Grymelowi – Przewodniczącemu Rady KST NSZZ „Solidarność” – ale nadal nie możemy się nawet o krok zbliżyć do celu, jakim jest godne wynagrodzenie niebezpiecznej pracy ratowników morskich. Dlaczego?

21 maja br. na portalach społecznościowych zarówno sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk, jak i dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska składali nam życzenia z okazji Dnia Ratownika, a jak się okazało już dzień wcześniej ten ostatni wydał zarządzenie odbierające wszystkim pracownikom MSPiR premię wysokości 5% – o czym załogi dowiedziały się dopiero tydzień później. Jak się poczuliśmy? Marynarze to ludzie szczerzy, mówiący wprost – poczuliśmy, jakby napluto nam w twarz.

Niewiele później, bo 11 czerwca br., w artykule na temat naszej trudnej sytuacji, który został opublikowany na portalu Trójmiasto.pl mogliśmy przeczytać słowa dyrektora, który na pytanie o odebraną premię 5% odpowiadał:

„Rozumiem rozgoryczenie i żal przede wszystkim marynarzy podnoszących lament. Szkoda tylko, że brakuje odrobiny zrozumienia i spojrzenia na sytuację całościowo: na ludzi z hotelarstwa, gastronomii, czy branży fitness – niektórym zabrano 100 proc. wynagrodzenia.” [Trojmiasto.pl]

Jak tym razem poczuli się pracownicy, którzy zobaczyli, z jaką pogardą dyrektor podchodzi do ich wołania o pomoc? Nie przytoczę komentarzy, które od wielu pracowników usłyszałem.

Kazik śpiewał: *„Nie mam nogi, pożarli ją moi współtowarzysze... Hej, hej, hej, inni mają jeszcze gorzej”.*

„Ale nie da ukryć się, że są tacy, którym jest lepiej” – tamże.

Ustka, 14.06.2021

Marek Witbrot - przedstawiciel MSPiR w Radzie Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Stanowisko Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” w sprawie złej sytuacji pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni, które za pośrednictwem KSMMiR NSZZ „Solidarność” i na wniosek KM NSZZ „Solidarność” MSPiR, zostało przyjęte na posiedzeniu Rady KST NSZZ „Solidarność” w dniu 26.05.2021 roku.

**Stanowisko 1/2021
Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” w sprawie złej sytuacji pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni**

Rada Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”, zaniepokojona bardzo złą sytuacją pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni związaną głównie z niewywiązaniem się nieistniejącego już Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ze złożonych obietnic płacowych, czego przedmiotem miało być podniesienie płac średnio o 1000 zł brutto na osobę w ciągu trzech lat (t.j. w 2018, 2019 i 2020), a do tej pory wypłacono jedynie pierwszą transzę w 2018 roku, wnosi do Pana Ministra o pilną osobistą interwencję.

W Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa pracuje ok. 300 osób, zatem sumaryczna kwota wymagana do zaspokojenia pilnych żądań pracowników w skali budżetu ministerstwa jest nikłym procentem – całość planu podwyżek w ciągu trzech lat miała stanowić kwotę 4,5 mln zł.

Rada Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” zwraca się do Pana Ministra z wnioskiem o zorganizowanie spotkania z przedstawicielami pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa celem uzgodnienia sposobu zaspokojenia najpilniejszych potrzeb płacowych w tym przedsiębiorstwie.

Z ostatniej chwili ...

„Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jednomyślnie za wprowadzeniem podwyżek wynagrodzeń dla pracowników Morskich Służb Poszukiwania i Ratownictwa”

W rezultacie kilkuletnich działań organizacji związkowych w Morskich Służbach Poszukiwania i Ratownictwa: Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” MSiPR oraz OZZOiM Przedstawicielstwo Międzyzakładowe przy MSPiR „SAR i PRO, wspieranych przez KSMMiR NSZZ „Solidarność” i OZZOiM, w dniu wczorajszym Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przyjęła dezyderat w sprawie sytuacji marynarzy i innych pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa do Prezesa Rady Ministrów (treść dezyderatu w załączniku).

Dezyderat Sejmowej Komisji dotyczący między innymi niezbędnych podwyżek wynagrodzeń dla pracowników SAR został przyjęty jednomyślnie przez posłów strony rządowej i posłów opozycji.

Poniżej przekazujemy treść wystąpienia Marka Witbrota – Z-cy Przewodniczącego KM NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” MSPiR do pracowników MSPiR oraz przyjętego Dezyderatu:

Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy,

Niezmiernie miło jest nam poinformować, że właśnie został przyjęty dezyderat Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie sytuacji marynarzy i innych pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa do Prezesa Rady Ministrów (treść dezyderatu w załączniku).

Transmisja z całego posiedzenia dostępna pod linkiem:

<https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisje.xsp?unid=B86C5BAD031938DFC1258704003F6C15#>

Nie jest to koniec naszej walki o podniesienie płac pracowników MSPiR, ale jednak jakieś światło w tunelu się pojawia.

Prosimy o jeszcze trochę cierpliwości oraz o wspieranie naszych działań w kierunku poprawienia sytuacji płacowej załóg statków, ratowników BSR, pracowników MRCK i PCK oraz administracji. Pamiętajcie, że tylko zjed-



Henryk Grymel
Przewodniczący Rady
Krajowego Sekretariatu
Transportowców
NSZZ „Solidarność”

noczeni mamy szansę na wywalczenie zwiększenia naszego funduszu płac.

Z poważaniem,

Marek Witbrot

Z-ca przewodniczącego

M.K. NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych

**Dezyderat nr 2
Komisji Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
w sprawie sytuacji marynarzy
i innych pracowników
Morskiej Służby Poszukiwania
i Ratownictwa
do Prezesa Rady Ministrów
uchwalony na posiedzeniu
w dniu 7 lipca 2021 r.**

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na posiedzeniu w dniu 17 marca 2021 r. rozpatrzyła informację na temat funkcjonowania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz w dniu 23 czerwca 2021 zapoznała się z sytuacją płacową pracowników tej służby.

Zaniepokojenie Komisji budzi obniżka wynagrodzeń pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa o 5% od maja br. Należy podkreślić, że jeszcze przed tą obniżką marynarze odpowiedzialni za działania ratunkowe na Morzu Bałtyckim otrzymywali wynagrodzenia nieodpowiadające wiedzy i umiejętnościom potrzebnymi do rzetelnego wykonywania zadań. Z informacji przekazanej przez sekretarza stanu w Ministerstwie

Infrastruktury Marka Gróbarczyka podczas 47. posiedzenia Komisji wynika, że spadek wynagrodzeń marynarzy SAR jest efektem likwidacji funduszu nagród, zaś między Ministrem Infrastruktury a Ministrem Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej istnieje spór co do wysokości środków przeznaczanych na wynagrodzenia marynarzy SAR. Zgodnie z zapewnieniami sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marka Gróbarczyka, Minister Infrastruktury regularnie występuje do Ministra Finansów, Funduszy i Polityki

Regionalnej z wnioskami o zapewnienie większych kwot na fundusz wynagrodzeń SAR, jednak wnioski te nie spotykają się z akceptacją ze strony Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej.

W tej sytuacji, jedynym możliwym rozwiązaniem jest interwencja Prezesa Rady Ministrów mająca na celu rozstrzygnięcie trwającego sporu pomiędzy członkami Rady Ministrów.

W związku z tym, Komisja zwraca uwagę Pana Premiera na szczególną potrzebę zapewnienia marynarzom SAR adekwatnych wynagrodzeń. Należy podkreślić, że na SAR systematycznie nakładane są nowe zadania i kompetencje, natomiast kadra nie jest zwiększana o nowych pracowników. Obecnie marynarze SAR to osoby w wieku dojrzałym i bardzo dojrzałym.

Średnia wieku w grupie starszych mechaników to ponad 60 lat, a 36% zatrudnionych w tej grupie zawodowej jest w wieku emerytalnym. Są wśród nich osoby w wieku siedemdziesięciu i więcej lat. Taki stan rzeczy wkrótce może doprowadzić do poważnych braków wśród zasobów ludzkich SAR, gdyż obecni pracownicy mogą w krótkim czasie zakończyć aktywność zawodową i odejść na emeryturę.

Mając zatem na uwadze bezpieczeństwo żeglugi na Morzu Bałtyckim, Komisja apeluje do Pana Premiera o:

- zapewnienie marynarzom i innym pracownikom SAR należnego wynagrodzenia, a przede wszystkim cofnięcie 5%-owej obniżki wynagrodzeń, do jakiej doszło w maju 2021 roku,
- podjęcie konstruktywnego dialogu z przedstawicielami związków zawodowych zrzeszających marynarzy i innych pracowników SAR w celu wypracowania adekwatnych rozwiązań w zakresie wynagrodzeń.

W szczególności warto uwzględnić postulaty związkowców takie jak: podniesienie funduszu wynagrodzeń SAR o 5 mln zł w 2022 roku, a w 2021 roku proporcjonalnie, co pozwoli na natychmiastowe podniesienie wynagrodzeń pracowników średnio o 1000 zł brutto.

W kolejnych latach, począwszy od 2022 roku, niezbędne byłoby podjęcie skutecznych działań, by wynagrodzenia poszczególnych grup pracowników SAR były porównywalne do innych podobnych grup zawodowych.

Projekt Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie adekwatnych minimalnych wynagrodzeń w Unii Europejskiej

Nota informacyjna ETF

Propozycja dyrektywy ws. adekwatnego wynagrodzenia minimalnego w UE



Uwagi ogólne

Szczególne warunki życia i pracy marynarzy, a także globalny charakter branży morskiej, podobnie jak wielu innych sektorów, nie mogą już dalej służyć jako powód systematycznego traktowania spraw morskich poza zwykłymi prawami, a w szczególności, do wyłączenia z Dyrektyw ogólnych dotyczących zatrudnienia.

W obecnych czasach wyraźnie postanowione jest, że banderom towarzyszą systemy prawne, które służą skutecznemu sprawowaniu ich jurysdykcji i kontroli nad swymi statkami oraz warunkami pracy. Dyrektywy, redagowane w kontekście ogólnym, pozostawiają Państwom Członkowskim stopień swobody co do sposobów ich wdrażania, a wszelkie rozwiązania specyficzne mogące być potrzebne do zastosowania w każdym konkretnym sektorze, mogą być uwzględnione w konsultacji z partnerami społecznymi na poziomie krajowym, także w zgodzie z artykułem 152 TUE dotyczącego dialogu społecznego.

Cele inicjatywy UE

Dokument roboczy personelu Komisji wyjaśnia, że specyficznymi celami inicjatywy UE będą polepszenie adekwatności i zwiększenie zakresu objęcia wynagrodzeniami minimalnymi.

Wyjaśnia ponadto, że inicjatywa nie zakłóca swobody Państw Członkowskich albo do ustalania ustawowego wynagrodzenia minimalnego albo promowania dostępności do porozumień zbiorowych, zgodnie z tradycjami i specyfiką każdego kraju i w warunkach pełnego przestrzegania kompetencji krajowych i swobody umów partnerów społecznych.

Sektor transportu morskiego

Wspólny rynek pozostaje niekompletny i dysfunkcyjny w pewnych sektorach i jest to szczególnie prawdziwe dla żeglugi. Rozwiązania powinny zostać przyjęte dla wyeliminowania wszelkich mechanizmów dyskryminacyjnych i w końcu doprowadzi do stworzenia Wspólnego Rynku w żegludze. Jeśli spółki żeglugowe korzystają ze swobody dostarczania towarów i świadczeniu usług na obszarze UE, powinny także stosować się do *acquis* (dorobku prawnego Unii- dop. tłum.-J.C.) w kontekście socjalnym.

Kraje europejskie reagując na tendencje otwartych rejestrów lub tanich bander ustanowiły międzynarodowe drugie rejestry, ale zwiększony poziom deregulacji w ramach drugich rejestrów, zwłaszcza w zakresie łagodzenia wymagań w zakresie obsady załogowej i przyciągania coraz większej liczby żeglugi nie narodowej do tychże rejestrów, otworzył drzwi do substandardowej żeglugi pod banderami UE. Niektóre z tych drugich rejestrów są tak samo luźne jak tanie bandery jeśli chodzi o podatki, opłaty i zatrudnianie tanich pracowników. Nawet niektóre europejskie pierwsze rejestry mogą z łatwością zakwalifikowane zostać jako tanie bandery, wytyczając drogę dla nieuczciwej konkurencji pomiędzy rejestrami UE. Oznacza to, że nawet gdy europejscy marynarze pracują na statkach pod banderami UE, i powinni mieć dostęp do takich samych praw socjalnych jak pracownicy lądowi, nada często są dyskryminowani i podlegają nieuczciwej konkurencji (źródło: Nota koncepcyjna ETF, Europejska Przestrzeń Morska, 2019).

Jeśli statkom eksploatowanym poniżej oczekiwanych norm UE, w zakresie wynagrodzeń i warunków pracy, wolno będzie korzystać z prawa do swobody przemieszczania się i świadczenia usług morskich na obszarze UE, doprowadzić to może do wyścigu do dna (równania w dół).

Autentyczne wdrożenie rynku wewnętrznego w europejskiej przestrzeni morskiej stworzy równy poziom gry dla usług żeglugowych na obszarze UE oraz zapobiegnie nieuczciwej konkurencji między spółkami żeglugowymi operującymi zgodnie z normami UE i tymi, które zaangażowane są w substandardowe praktyki.

Ostatecznie przyniesie to korzyść rozwojowi klastrów morskich wysokiej jakości i zabezpieczy możliwości zatrudniania europejskich profesjonalistów morskich oraz bazę europejskich kwalifikacji morskich.

Wartość dodana włączenia marynarzy

Państwa Członkowskie i armatorzy nie skłaniają się do polepszania swych ustaleń w zakresie wynagrodzenia minimalnego zakładając, że może to mieć negatywny wpływ na konkurencję kosztami zewnętrznymi.

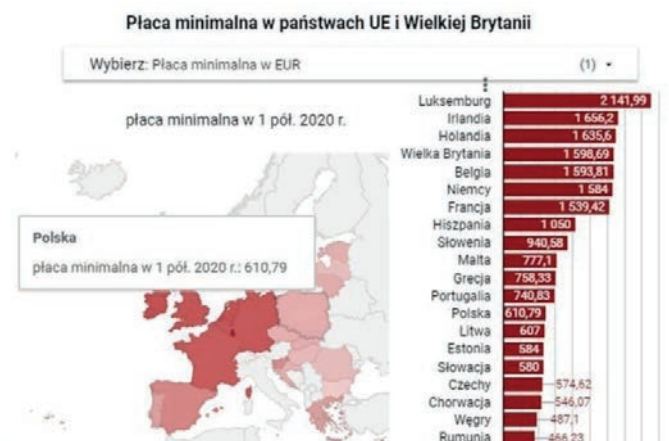
Argumenty przedkładane przez niektóre Państwa Członkowskie i innych interesariuszy żeglugowych, że marynarze są już należycie chronieni przez Konwencję o Pracy na Morzu (MLC) m 2006, z kolejnymi poprawkami, a w szczególności przez postanowienie dotyczące minimalnego wynagrodzenia są zwodnicze. Należy wyraźnie przypomnieć, że MLC ustanawia minimalne normy międzynarodowe, które w żaden sposób nie powinny być rozpatrywane jako norma maksymalna.

Marynarze nie są i nie powinni traktowani być jako pracownicy drugiej kategorii i dlatego, objęci powinni być regulacją UE w zakresie wynagrodzenia minimalnego mającą zastosowanie do wszystkich pracowników. W konsekwencji, marynarze nie powinni zostać wyłączeni z zakresu niniejszej Dyrektywy.

Włączenie marynarzy do zakresu Dyrektywy wesprze proces konwergencji społecznej ku górze, na korzyść branży morskiej UE jako całości.

Zagwarantuje to również równe pole gry na Wspólnym Rynku poprzez wspieranie i umożliwianie uczciwej konkurencji na wodach UE/EOG, przy równoczesnym przestrzeganiu adekwatnych norm socjalnych zgodnie z Europejskim Filarem Praw Socjalnych, Art. 3 TUE dotyczącym spójnej strategii Unii szanującej i promującej wartości unijne, oraz Art. 151 TUE dotyczącym praw podstawowych.

ETF krytykuje niektóre państwa za zamiar wykluczenia marynarzy z Dyrektywy UE w sprawie adekwatnych minimalnych wynagrodzeń w Unii Europejskiej



Zdjęcie:Forsal.pl

Niedawno pomysł wykluczenia marynarzy pojawił się w dyskusjach na szczycie UE na temat proponowanej dyrektywy w sprawie odpowiednich minimalnych wynagrodzeń. Wniosek ma na celu poprawę adekwatności i zakresu płac minimalnych dla pracowników, przyczyniając się do ich godziwego poziomu życia oraz poprawy warunków życia i pracy.

Niektóre państwa członkowskie argumentowały, że istniejąca ochrona przewidziana w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. z późniejszymi zmianami jest wystarczająca. Argument ten jest błędny i wprowadzający w błąd i uniemożliwi ustanowienie równych szans i zasadniczą poprawę warunków pracy w europejskiej przestrzeni morskiej. Wykluczenie marynarzy mogłoby jeszcze bardziej pogorszyć ich i tak już niepewną sytuację i podważyć różne systemy płacy minimalnej obecnie stosowane wobec marynarzy w niektórych państwach członkowskich - czy to poprzez ustawowe przepisy ustawowe i wykonawcze, czy też układy zbiorowe pracy. Takie posunięcie dodatkowo legitymizuje dumping socjalny.

Dnia 3 lutego 2021 Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w skład, którego wchodzi:

- Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, zwróciła się **ponownie !!!, do Pana Ministra Andrzeja Adamczyka Ministra Infrastruktury o przywrócenie dialogu społecznego w naszym sektorze.**

Strona Pracowników podkreśliła, że przykładem braku dialogu jest zaniechanie konsultowania opinii dotyczącej projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie adekwatnych minimalnych wynagrodzeń w Unii Europejskiej.

Projekt ten zdaniem Strony Pracowników winien stanowić główny temat zwołanego, w pilnym trybie posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa!

Tymczasem w opinii Strony Pracowników: „... mieliśmy do czynienia z klasyczną próbą „ogrania” pracowników morskich, blisko 40 000 rzeszy marynarzy, przez lobby przedstawicieli zagranicznych firm żeglugowych oraz, niestety, przez nie dostrzegającego zagrożenia dla polskich, nie tylko pracowniczych interesów, Związek Armatorów Polskich.

Przychylając się do „stanowiska Grecji” w kontekście wyłączenia marynarzy z ww. dyrektywy armatorzy polscy zrzeszeni w ZAP /czemu się dziwimy?!/ oraz przedstawiciele zagranicznych, w tym także greckich arma-

torów usiłują przywrócić odległe czasy tanich bander dla marynarzy spoza Unii Europejskiej. Obniżając bowiem płace, bez żadnego gwarantowanego minimum likwiduje się miejsca pracy dla Obywateli UE, w tym Obywateli Rzeczypospolitej Polskiej.

Konwencja MLC 2006, wraz z przyjmowanymi sukcesywnie poprawkami, w żadnym miejscu nie gwarantuje bowiem płacy minimalnej. Nie zawiera też ona, żadnych kar w przypadku minimalizowania tejże płacy.

Dlatego związki zawodowe jako część Strony Społecznej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa stoją na stanowisku, że Rząd Polski winien zaakceptować projekt ww. dyrektywy UE, odrzucając całkowicie „biznesowe” stanowisko Grecji.

Uważamy ponadto, iż:

- Projekty dyrektywy – stanowisko Rządu RP – winien stanowić priorytetowy temat posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa.
- Posiedzenie ww. Zespołu winno być zwołane w miesiącu lutym br.
- Opiniowanie istotnych dokumentów winno dotyczyć jedynie reprezentatywnych stron dialogu społecznego w Polsce.”

Poprosiliśmy o pilną odpowiedź i niemniej pilne działanie Pana Ministra w rzeczonej sprawie. Niestety stało się inaczej ...

Nie odbyło się posiedzenie Zespołu Trójstronnego w planowanym terminie 10 marca 2021 roku.

Natomiast przedstawiciel RP na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Społecznych w dniu 19.03.2021 r. przedstawił stanowisko, które zostało przekazane przez Ministerstwo Infrastruktury do Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii, odpowiedzialnego za negocjacje projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie adekwatnych wynagrodzeń minimalnych w Unii Europejskiej.

„Przedstawiciel RP wyraził wątpliwość w jaki sposób przepisy przedmiotowej dyrektywy miałyby zastosowanie do grupy zawodowej marynarzy, a mianowicie ustawodawstwo którego państwa Unii Europejskiej miałyby zastosowanie do określenia minimalnego wynagrodzenia marynarzy. Wskazał, że ma-



Zdjęcie: Marcin Bielecki Polska Agencja Fotografów FORUM

rynarze stanowią bardzo mobilną grupę zawodową i świadczą pracę na statkach podnoszących różne bandery. W związku z tym na jednym statku pracę mogą świadczyć marynarze różnych narodowości. Ponadto wskazał, że armatorzy rejestrują statki pod banderami różnych państw, nie koniecznie pod banderą państwa, w którym posiadają siedzibę. W związku z tym Przedstawiciel RP zwrócił się o dalsze informacje w tym zakresie do Komisji Europejskiej i Prezydencji oraz poprosił o wykładnię zastosowania projektowanych przepisów przez Służby Prawnych Rady UE w odniesieniu do marynarzy.”

POSIEDZENIE ZESPOŁU TRÓJSTRONNEGO ODBYŁO SIĘ DNIA 21 kwietnia 2021 roku JUŻ PO WYSTĄPIENIU PRZEDSTAWICIELA RZĄDU RP W UE.

Brak dialogu z marynarzami

Marynarze, jako grupa pracowników, nie zamierza odbierać rządowi prawa do zajmowania innego stanowiska niż to wyrażane przez pracowników. Nie może to jed-

nak mieć miejsca bez poinformowania nas o uzasadnieniu przyjęcia innego, w tym przypadku, sprzecznego z naszym stanowiska.

Dopiero w oparciu o takie uzasadnienie, a zatem o wiedzę o powodach przyjęcia danego stanowiska przez rząd będziemy w stanie prowadzić konstruktywny, być może prowadzący do ostatecznego kompromisu, dialog. Tymczasem dotychczasowa praktyka pokazuje coś dokładnie innego. Nie inaczej jest w bieżącym przypadku.

Przyjęcie przez Komisję rozwiązań prawnych w zakresie wynagrodzenia minimalnego zapowiedziane zostało w wystąpieniu inauguracyjnym Ursuli von der Layen Nie dotarły do nas informacje, czy rząd jest za czy przeciw. 28.10.2020 ukazał się projekt dyrektywy dotyczącej adekwatnego wynagrodzenia minimalnego w UE. Ani Armatorzy ani Rząd nie musieli milczeć. Pracownicy wypowiadali, to prawda, ale czemu mieli zabierać głos skoro propozycja w pełni, a przynajmniej w zdecydowanej mierze, odpowiada ich oczekiwaniom, spełniając ich wniesione wcześniej postulaty.

Tryby ustawodawstwa międzynarodowego pracują w bardzo powolnym i długotrwałym trybie, to nic zaskakującego, tym bardziej

nego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. W rzeczywistości wyrażenie wątpliwości może być uznane za opowiedzenie się za wykluczeniem marynarzy z zakresu proponowanej dyrektywy dotyczącej adekwatnych wynagrodzeń minimalnych w Unii Europejskiej.



Grafika: Gerd Altmann z Paixabay

Przyjęcie takiego oburzającego i wątpliwego stanowiska pozostaje w wyraźnej sprzeczności z obowiązującą w polskim obszarze prawnym od dnia 1 stycznia 2003 roku ustawą o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, z dnia 10 października 2003 r. W dniu 13 listopada 2020 r. ukazało się obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o minimalnym wynagrodzeniu za pracę * Patrz Dz.U z 10 grudnia 2020 r ; poz. 2207).

Zacytowana wyżej polska ustawa nie przewiduje wykluczenia grupy zawodowej marynarzy. Wykluczenia obejmują jedynie pewne rodzaje umów o pracę, jak o tym stanowi Artykuł 8d, nie dotyczącymi w żadnej mierze marynarzy.

Wykluczenie marynarzy z zakresu proponowanej dyrektywy stworzy zatem niezmiernie ciekawy układ legislacyjny. Mianowicie, prawo wtórne UE w postaci Dyrektywy przewidywać będzie – ewentualnie- wykluczenie marynarzy z zakresu jej stosowania, ale równocześnie przewidywane przez Dyrektywę ramy stanowienia wynagrodzenia minimalnego będą miały wpływ na kształtowanie wynagrodzenia w Polsce w oparciu u wspomnianą ustawę, która marynarzy nie wyklucza. Inaczej mówiąc, wykluczenie marynarzy z Dyrektywy nie spowoduje wyłączenia marynarzy z polskiej ustawy.

Wydaje się zatem logiczne, aby Rząd RP opowiedział się raczej za odrzuceniem proponowanej dyrektywy w całości, podając równocześnie uzasadnienie. Istnieje jednak istotna przeszkoda polegająca na tym, że Rząd w swej polityce opowiada się za dużą

wrażliwością społeczną i tego rodzaju postępowanie miałyby niekorzystny wpływ nie tylko na wizerunek rządu, ale być może także na jego notowania.

Warto w tym miejscu zastanowić się nad udzieleniem odpowiedzi na następujące pytanie – czy wykluczenie marynarzy oznacza, że na statku może znajdować się pracownik uzyskujący wynagrodzenie poniżej przewidzianego ustawowo wynagrodzenia minimalnego ?

Należy tu przytoczyć także treść Artykułu 2.1 polskiej ustawy o minimalnym wynagrodzeniu za pracę :

2.1 Wysokość minimalnego wynagrodzenia za pracę, zwanego dalej " minimalny wynagrodzeniem"; jest corocznie przedmiotem negocjacji w ramach Rady Dialogu Społecznego.

Z tego postanowienia o negocjowaniu wysokości wynagrodzenia minimalnego wywieść można prosty wniosek, że ewentualne wykluczenia określonych grup pracowniczych powinny być w tych samych ramach przynajmniej konsultowane gdyż o negocjowaniu nie powinno być w tym przypadku mowy.

Polska ustawa, per se, nie definiuje wysokości wynagrodzenia minimalnego na dany rok, ogłasza ją Rada Ministrów w drodze Rozporządzenia. Zgodnie z ostatnim Rozporządzeniem, minimalne wynagrodzenie za pracę wynosi w roku 2021 2,8 tys. PLN. Oznacza to wzrost o 200 zł w stosunku do najniższej płacy obowiązującej w roku 2020. Minimalna stawka godzinowa dla określonych umów cywilnoprawnych wynosi obecnie (2021r) 18,30 zł, co oznacza wzrost o 1.30 w stosunku do roku 2020.

Interesująca obserwacja – polscy armatorzy wydali się nie zauważyć ani przyjęcia polskiej ustawy o minimalnym wynagrodzeniu za pracę w roku 2002, ani następujących od tego czasu wzrostów z 780,- w roku 2002 do 2.800,- w roku 2021. Wydaje się to mieć uzasadnienie w tym, że polscy armatorzy eksploatują statki pod obcymi (z reguły tanimi) banderami bez oparcia się o polskie ustawodawstwo pracy. O ile jednak 760,- wynagrodzenia minimalnego wydawało się być daleką perspektywę do norm międzynarodowych wysokości wynagrodzenia marynarzy, to już obecne 2.000 jako stawka minimalna, zaczyna być niepokojące w porównaniu z ofertami rynku pracy. Być może z tego wynika posta-

wa sprzeciwi polskich armatorów. Nie wolno nam jednak zapominać, że taki sprzeciw znowu oddala nas od perspektywy powrotu polskiej floty handlowej, która jest flotą państwową, pod narodową banderę.

Z perspektywy europejskiej sprzeciw Rządu RP jest o tyle mało zrozumiały, że od lat we Wspólnocie realizowany jest plan kwalifikowanej żeglugi, który nigdy nie zostanie zrealizowany bez godziwych wynagrodzeń dla wysoko wykwalifikowanych marynarzy.

Podkreślając znaczenie wynagrodzeń w żegludze, wypada przypomnieć, że wzrost wynagrodzeń w sektorze lądowym, powoduje brak zainteresowania zatrudnieniem we flocie. Jest to powszechne zjawisko w bogatszej części Europy. Powoli jednak zaczyna dotyczyć też polskich armatorów, np. w Polskiej Żegludze Morskiej odnotowuje się brak kucharzy okrętowych i konieczność na tym stanowisku zatrudniania obcokrajowców. Reasumując, wykluczenie marynarzy z szeroko pojmowanego ustawodawstwa o wynagrodzeniach minimalnych za pracę, tylko pogłębi ten rozpoczynający się kryzys.

Nie od rzeczy wydaje się przypomnienie w tym miejscu w jaki sposób tradycyjne kraje morskie próbowały, a nawet dalej usiłują, radzić sobie z problemem kosztów załogowych i niedoborów kadrowych. W swych flotach narodowych. Z jednej strony zabiegano o zatrudnianie tylko krajowych oficerów, wynagradzając ich w odpowiedniej relacji z wynagrodzeniami narodowymi, z drugiej zatrudnianie marynarzy szeregowych na możliwie najniższych stawkach. Niewiele pomocne w tym kontekście okazało się także wprowadzenie tzw. drugich rejestrów. Nawet jeśli w sytuacji tych ostatnich zastrzegano sobie określoną liczbę stanowisk dla obywateli państwa bandery. Z perspektywy długofalowej, postępowanie takie okazało się nieskuteczne, a nawet przeciwskuteczne. W efekcie problemy kadrowe wzrosły, ale także przerwane zostały także naturalne dotąd ścieżki utrzymania w zawodzie - przekwalifikowanie marynarzy szeregowych na stanowiska oficerskie.

Te ostatnie uwagi mają na celu zwrócenie uwagi decydentom na kwestię wynagrodzeń marynarzy, jeśli nadal mają w zamierzeniu realizować politykę powrotu tonażu własności polskiej pod banderę narodową.

Nie chcielibyśmy doświadczyć, aby z perspektywy marynarzy, zapowiadany przez Rząd "Nowy ład" rozpoczął się wyłączeniem z zakresu stosowania dyrektywy dotyczącej adekwatnego wynagrodzenia minimalnego w Unii Europejskiej.

Czy Związek Armatorów Polskich (ZAP) dostatecznie pochylił się nad projektem Dyrektywy?

Wydaje się, że Związek Armatorów Polskich ZAP niedostatecznie pochylił się nad projektem dyrektywy, rozpatrując aspekt prawny, ekonomiczny, ale także socjalny, stanowiący podstawę zamiaru wprowadzenia w życie wspomnianej dyrektywy.

Naszym zdaniem ZAP błędnie założył, że kwestie wynagrodzeń marynarzy uregulowane są wystarczająco w przepisach międzynarodowych. Przypominamy, że zachodzi istotna różnica między możliwością regulowania (wytyczne w MLC) a gwarancją (Dyrektywa UE).

Ponadto, nie wolno zapominać, że regulacja MOP (Konwencja MLC) stanowi minimum globalne, które od lat jest daleko niewystarczające w odniesieniu do marynarzy europejskich.

Dowody na istnienie tej niejednoznaczności znaleźć można także na obszarze polskiego rynku żeglugowego. Istnieją bowiem przypadki braku zastosowania regulacji międzynarodowych, w sytuacji odmowy zawarcia układu zbiorowego pracy. Jest to szczególnie ważne, że odnosi się do przedsiębiorstw należących do skarbu państwa. Mamy zatem, w obecnej sytuacji prawnej która to umożliwia, rozbieżność między teorią wskazywaną



przez Armatorów a praktyką do jakiej odnoszą się Marynarze.

Nie bardzo rozumiemy co Armatorzy mają na myśli stwierdzając w ostatnim akapicie swego stanowiska, istnienie *plytkiego rynku pracy*. Z punktu widzenia Marynarzy godnym pożałowania jest fakt istnienia wysokiego bezrobocia w wielu krajach UE, zwłaszcza wśród ludzi młodych, w sytuacji kiedy na statkach europejskich armatorów zatrudnienie znajdują marynarze z poza Europy.

Niedostateczny poziom wynagrodzenia już dzisiaj powoduje brak zainteresowania pracą na morzu, czego świadkami są też polscy armatorzy co przedstawiciele Marynarzy wyraźnie sugerowali już w połowie lat 90. (początek intensywnego przechodzenia pod tanie bandery), że w miarę wzrostu stopy życiowej w Polsce (wzrost wynagrodzenia średniego) spadać będzie zainteresowanie podejmowaniem pracy w żegludze, przy zachowaniu wysokości wynagrodzeń w tej branży w oparciu o minimum globalne. Zatem utrzymywanie status quo przez Armatorów – nie tylko polskich – wpłynie destrukcyjnie na zachowanie unijnej/ wspólnotowej żeglugi i zatrudnianie marynarzy z tego obszaru gospodarczego.

W swym wystąpieniu ZAP stwierdza także, że *wynagrodzenia marynarzy regulowane są w oparciu układy zbiorowe podpisywane przez armatorów i związki zawodowe, zgodnie z wymaganiami ITF*. Także w tym przypadku praktyka jest inna. Często spotykamy się z zarzutem, że wymagania ITF, stanowią wymuszenie, często odmawia się, lub unika, zawarcia układu zbiorowego pracy, często armatorzy argumentują, że nie stać ich na wypłacanie stawek ITF.

Polscy armatorzy zdają się także nie zwracać uwagi, że ich wystąpienie zawiera wyraźny element opcji występowania z perspektywy kraju rzeczywistej własności, niezależnie od tonażu, a tymczasem Rząd RP musi uwzględnić także fakt, że od lat Polska jest, przede wszystkim, krajem dostarczającym siłę roboczą do floty globalnej, czytaj: głównie rejestrowanej pod tanimi banderami. Dowodem przyjęcia takiej optyki jest bezkrytyczne (w pełni) stanowisko Grecji.

Wyrażając powyższe uwagi krytyczne do stanowiska i argumentacji Armatorów, jesteśmy równocześnie przekonani, że stanowisko to byłoby inne, gdybyśmy mieli możliwość

i szansę omówienia stosunku do proponowanej dyrektywy np. w ramach Zespołu Trójstronnego, albo w jakiegokolwiek innej formule debaty trójstronnej. Mając na myśli inne stanowisko nie kwestionujemy autonomii podejmowania decyzji przez różne podmioty, a jedynie wszechstronne rozpatrzenie i być może także uwzględnienie argumentacji pozostałych stron.

„SOLIDARNOŚĆ” przeciwko wyłączeniu marynarzy z przepisów Dyrektywy UE

Stanowisko Prezydium KK nr 4/21 z dnia 13 kwietnia 2021 roku ws. braku współpracy rządu z partnerami społecznymi w odniesieniu do projektu Dyrektywy o adekwatnych wynagrodzeniach minimalnych w UE



Prezydium Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” uważa, że brak współpracy rządu z partnerami społecznymi w procesie wypracowywania stanowiska naszego kraju wobec projektu Dyrektywy o adekwatnych wynagrodzeniach minimalnych w UE narusza podstawowe zasady dialogu społecznego i godzi w interesy polskich pracowników.

NSZZ „Solidarność” wypowiedział się jednoznacznie za przyjęciem dyrektywy (Decyzja Prezydium KK Nr 178/20 z dnia 3 listopada 2020) r., uznając to za jeden z najbardziej istotnych elementów budowania społecznego wymiaru Unii Europejskiej. Jednocześnie znając chłodny stosunek rządu do tej inicjatywy, zwróciliśmy się z propozycją współpracy nad wypracowaniem polskiego stanowiska. Okazało się jednak, że wybrano kierunek zupełnie odwrotny i zaniechano jakichkolwiek roboczych konsultacji z partnerami społecz-

nymi w tej kwestii. W rezultacie, o poglądach i propozycjach polskiego rządu w odniesieniu do kształtu dyrektywy dowiadujemy się jedynie za pośrednictwem naszych europejskich organizacji.

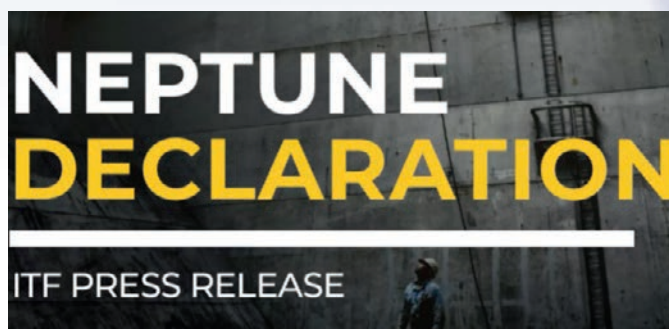
Obawiamy się, że ta blokada informacyjna wynika z faktu, że w trakcie rozmów na forum Rady UE przedstawiciele polskiego rządu przyjmują przeważnie stanowiska niekorzystne dla pracowników. Rażącem tego przykładem jest propozycja wyłączenia spod przepisów dyrektywy, marynarzy złożona przez Polskę w sojuszu z państwami taniej bandery takimi jak Cypr czy Malta. Przyjęcie takiego stanowiska przez rząd RP przy pominięciu omówienia jego zasadności w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żegluga i Rybołówstwa Morskiego podważa istotę prowadzenia dialogu trójstronnego w naszym kraju. Dodatkowo przywoływanie przez autorów tej propozycji faktu istnienia Konwencji o Pracy na Morzu MLC 2006 nie może służyć jako pretekst do wyłączenia marynarzy spod zakresu Dyrektywy o adekwatnych wynagrodzeniach minimalnych w UE, gdyż konwencja w żadnym miejscu nie gwarantuje płacy minimalnej. Oczekujemy, że rząd odstąpi od wspierania działań mogących pogorszyć standardy zatrudnienia polskich marynarzy pracujących na statkach pływających pod banderami państw UE.

Prezydium KK podkreśla stanowczo, że dla osiągnięcia celu jakim jest budowanie społecznej spójności w Europie, planowana dyrektywa powinna mieć jak najszerszy zasięg, dlatego będziemy sprzeciwiać się jakimkolwiek podmiotowym wyłączeniom w jej tekście.

COVID -19 MARYNARZE

Deklaracja NEPTUNA w sprawie dobra marynarzy i zmian załogi

Deklaracja Neptuna zobowiązuje przemysł morski do działania mającego na celu zakończenie kryzysu związanego ze zmianami załogi.



Nowe globalne zobowiązanie podpisane przez ponad 300 liderów branży morskiej i praw człowieka ma zmienić oczekiwania i nałożyć odpowiedzialność na przemysł morski za wykorzystanie swoich wpływów aby zakończyć pogłębiający się kryzys związany ze zmianami załogi. Sygnatariuszami tego dokumentu są duże międzynarodowe koncerny, takie jak BP, Cargill, Rio Tinto i Shell.

Ci, którzy przyjęli dzisiaj **Deklarację Neptuna w sprawie dobra marynarzy i zmian załogi**, zobowiązali się do wspólnego podjęcia odpowiedzialności za rozwiązanie kryzysu, który spowodował, że setki tysięcy marynarzy na całym świecie zostało zmuszonych do pracy przymusowej.

Sekretarz generalny Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) Stephen Cotton z zadowoleniem przyjął dzisiejsze zobowiązanie 327 firm i organizacji, które podpisały Deklarację Neptuna inicjatywę, której przewodniczy Światowe Forum Morskie.

ITF z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie armatorów, czarterujących, inwestorów, organizacji pozarządowych i grup branżowych w podpisanie Deklaracji Neptuna i teraz oczekuje, że słowa zostaną zamienione w czynu” – powiedział Cotton.

„Wraz z pojawieniem się nowych wariantów Covid widzimy, niestety, że rządy cofają się i wprowadzają więcej ograniczeń. Teraz nadszedł czas aby każdy dyrektor generalny, każdy członek zarządu, każda firma, która opiera się na globalnej żegludze zażądała od rządów aby nie zapomniały o kluczowych pracownikach, którzy napędzają ich gospodarki i odblokowały, zanim kryzys się pogorszy, swoje granice dla marynarzy.”

„Teraz firmy muszą zostać pociągnięte do odpowiedzialności. Oznacza to koniec umów czarterowych z klauzulami „zakaz

zmiany załogi”: czarterujący muszą współpracować z właścicielami statków aby ułatwić zmiany załogi. Oznacza to, że inwestorzy pytają firmy, których są właścicielami, co robią aby zaradzić kryzysowi. A to z kolei oznacza pytanie, dlaczego jakaś firma z branży nie podpisała tej deklaracji” – powiedział Cotton.

Sygnatariusze **Deklaracji Neptuna** zobowiązali się do działania, w tym do wezwania przedstawicieli branży i rządów aby:

- Uznali marynarzy za kluczowych pracowników i przyznali im priorytetowy dostęp do szczepionek na Covid-19
- Ustanowili i wdrożyli, w oparciu o istniejące najlepsze praktyki, protokoły zdrowotne o złotym standardzie
- Zintensyfikowali współpracę między operatorami statków i czarterującymi aby ułatwić zmiany załogi
- Zapewnili marynarzom łączność powietrzną między kluczowymi węzłami morskimi

Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF z dnia 26.01.2021 roku.

Wspólne oświadczenie światowych związków zawodowych

OECD na rozdrożu. Zbliżający się wybór następnego Sekretarza generalnego OECD* (Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) będzie wyznacznikiem bądź powszechnej, dostępnej dla każdego, przyszłości gospodarczej, bądź większej nierówności, gniewu i rozpaczny ludzi na świecie.



Zdjęcie: strona internetowa KSMMiR NSZZ „Solidarność”

Światowe związki doceniły dziesięciolecie przywództwa, które OECD zapewniło krajom członkowskim – uznanie nierówności jako ryzyka globalnego, wyniesienie kryzysu klimatycznego na centralne miejsce, dzięki wsparciu Just Transition**, odpowiedzialne prowadzenie działalności gospodarczej promowane zgodnie z wytycznymi dotyczącymi należytej staranności oraz wprowadzającymi mechanizmy skarg na łamanie praw człowieka i praw pracowniczych a także uczciwe zasady opodatkowania z eliminacją rajów podatkowych i podstawową stawką od osób prawnych, kluczową dla bardziej sprawiedliwej przyszłości.

Przemysłanego przywództwa wymagało również wiele innych kluczowych obszarów polityki obejmującej inwestycje w miejsca pracy, cyfryzację i prywatyzację, edukację i rozwój umiejętności, równość płci, współpracę na rzecz rozwoju, płace i powszechną ochronę socjalną.

Wybór lidera musi skutkować pilnym przyspieszeniem tych i innych niezbędnych reform gospodarczych, społecznych i środowiskowych, które są niezbędne do budowania lepszej przyszłości opartej na wzroście sprzyjającym społecznej aktywności. Powrót do światowego wzrostu za wszelką cenę byłby niezwykle szkodliwy.

Najlepszymi wskazówkami dla tej istotnej decyzji są osiągnięcia kandydatów.

Spośród czterech kandydatów trzech zajmowało wysokie stanowiska ministerialne – Mathias Cormann, Anna Diamantopoulou i Cecilia Malmstrom. Przez ostatnie 25 lat urzędujący sekretarze generalni OECD zajmowali już takie stanowiska. Czwarty kandydat, Philipp Hildebrand, ma doświadczenie jako bankier centralny oraz w firmie zarządzającej aktywami w firmie Blackrock.

Z trzech byłych ministrów jeden, Mathias Cormann, ma doświadczenie w rządzie, który sprzeciwiał się działaniom na rzecz klimatu, umacniał ataki na płace, prawa pracownicze i ochronę socjalną, wdrażał regresywne środki podatkowe z korzyścią dla bogatych i sektora przedsiębiorstw oraz doprowadził inwestycje w badania i rozwój do rekordowo niskiego poziomu.

To nie może być przyszłość, której będzie przewodzić nowy lider OECD - inaczej bowiem rozpadnie się zaufanie do tej wie-

lostronnej instytucji, podobnie jak stało się z WTO (Światową Organizacją Handlu) i IFI (Międzynarodową Instytucją Finansową).

Wybór szefa OECD ma kluczowe znaczenie i prosimy aby władze OECD wybrały kandydata, który zapewni, że ludzie, planeta i wspólny dobrobyt będą kształtować politykę gospodarczą.

Stephen Cotton

Przewodniczący, Sekretarz Rady Światowych Związków, ITF

Christy Hoffman

Wiceprzewodnicząca, Sekretarz Generalny Rady Globalnych Związków, UNI Global Union

David Edwards

Sekretarz Generalny EL

Sharan Burrow

Sekretarz, Sekretarz Generalny Rady Światowych Związków, ITUC

Valter Sanches

Sekretarz Generalny IndustriAll

Ambert Yuson

Sekretarz Generalny, BWI

**OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, organizacja międzyrządowa, rozpoczęła działalność 30 listopada 1961 roku na podstawie Konwencji Paryskiej z 1960 roku. Obecnie grupuje ona 36 państw. Polska stała się członkiem OECD w listopadzie 1996 roku. Podstawowym celem tej organizacji jest promowanie polityki nastawionej m.in. na równomierny rozwój handlu światowego opartego na niedyskryminacyjnych zasadach, osiągnięcie możliwie najwyższego, trwałego wzrostu gospodarczego i wysokich standardów życia i zatrudnienia w państwach członkowskich.*

***Just Transition Fund (Fundusz Sprawiedliwej Transformacji) działa w ramach polityki spójności UE i służy zapewnieniu wsparcia obszarom zmagającym się z poważnymi wyzwaniami społeczno-gospodarczymi wynikającymi z transformacji w dążeniu do osiągnięcia neutralności klimatycznej. Just Transition Fund ułatwi wdrażanie Europejskiego Zielonego Ładu, którego celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 roku.*

Tłumaczeniu artykułu ze strony internetowej ITF z dnia 24.02.2021 roku.

Wspólny komunikat prasowy ICS (Międzynarodowa Izba Żeglugowa) i ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców)



International Chamber of Shipping

Obawy związane ze wzrostem liczby marynarzy dotkniętych kryzysem, związanym ze zmianami załogi, spowodowanym nowymi wariantami COVID.

Przemysł żeglugowy obawia się, że znacznie wzrośnie liczba marynarzy dotkniętych kryzysem związanym ze zmianami załogi z powodu ograniczeń w podróżowaniu nałożonych przez rządy w odpowiedzi na nowe warianty wirusa.

Najnowsza zbiorowa analiza branżowa pokazuje, że obecnie kryzys związany ze zmianą załogi dotyka 200 000 marynarzy, co oznacza wyraźne zmniejszenie w porównaniu z kumulacją kryzysu, kiedy to musiało być repatriowanych 400 000 marynarzy.

Jednakże ze względu na nowe warianty COVID-19 rządy przywracają surowsze kontrole graniczne i ograniczenia w podróżowaniu, co utrudnia załogom przemieszczanie się na statki i ze statków.

Do tej pory tylko 55 krajów i dwóch członków stowarzyszonych w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) uznało marynarzy za kluczowych pracowników i należy dołożyć wszelkich starań aby ponownie załogi nie stały się ubocznymi ofiarami pandemii.

W swym przełomowym orzeczeniu w grudniu 2020 roku Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) stwierdziła, że rządy nie zapewniły ochrony praw marynarzy zgodnie z prawem międzynarodowym na mocy Konwencji o Pracy na Morzu z 2006 roku. Agencja ONZ wezwała do „bezzwłocznego” uznania marynarzy za pracowników kluczowych.

Obawy także budzi ustalenie priorytetów szczepień dla marynarzy. Niektóre państwa uważają, że paszporty szczepień stanowią potencjalną przeszkodę dla zmian załogi ponieważ marynarze z krajów rozwijających się prawdopodobnie nie będą mieli możliwości otrzymania szczepionek do lipca.

„Kryzys związany ze zmianami załogi nie został rozwiązany ale osiągnął poziom, na którym było łatwiej nim zarządzać. Pojawia się jednak duże zaniepokojenie zwiększonymi ograniczeniami w podróżowaniu nakładanymi przez rządy w odpowiedzi na nowe warianty wirusa. Marynarze muszą zostać wyznaczeni jako pracownicy kluczowi. Kryzys wciąż trwa i nie zaprzestaniemy naszych starań. Rządy nie będą w stanie zaszczepić swoich obywateli bez przemysłu żeglugowego lub, co najważniejsze, bez naszych marynarzy”

– powiedział **Guy Platten, Sekretarz Generalny Międzynarodowej Izby Żeglugi (ICS)**

„Brutalna rzeczywistość jest taka, że tylko garstka państw potraktowała marynarzy z szacunkiem na jaki zasługują, przyznając im status prawdziwego pracownika kluczowego. Dopóki rządy nie odejdą od protekcyjnych stanowisk, które zajmują od ponad 12 miesięcy i nie pozwolą marynarzom na prawdziwy swobodny przepływ oraz nie ustalą priorytetów szczepień to, niestety, sytuacja może łatwo wymknąć się spod kontroli”

– powiedział **Stephen Cotton, Sekretarz Generalny Międzynarodowej Federacji Pracowników transportu (ITF)**.

Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców) z dnia 19.03.2021 roku.

„Status specjalny” marynarzy nadal jest przeciwko nim wykorzystywany - czas to zatrzymać

Od czasów starożytnych żegluga podlegała specjalnym regulacjom. W konsekwencji marynarze byli postrzegani jako

„szczególny przypadek”, a ta etykieta była od dawna używana do uzasadnienia ich wyłączenia z nowoczesnego prawodawstwa chroniącego prawa pracowników w sektorach lądowych.

Chociaż rzekomo zrobiono to w imię ochrony marynarzy, w rzeczywistości podważyło to ich prawa i ochronę.

Marynarze nie są pracownikami drugiej kategorii i powinni być objęci minimalnymi standardami obowiązującymi wszystkich pracowników w prawodawstwie UE.

Fakt, że firmy żeglugowe często działają na poziomie globalnym, utworował drogę do przyjęcia określonych międzynarodowych ram regulacyjnych. Konwencja o Pracy na Morzu przyjęta przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) oraz inne konwencje międzynarodowe przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określają minimalne normy międzynarodowe dotyczące warunków zatrudnienia i pracy, szkolenia, ochrony i bezpieczeństwa. Pomysł, zgodnie z którym wystarczają międzynarodowe standardy minimalne w żegludze, doprowadził do wykluczenia marynarzy z wielu dyrektyw UE. Ostatnio marynarze zostali objęci niektórymi dyrektywami socjalnymi UE, ale nadal odmawia się im takich samych praw, jak mają pracownicy przemysłu lądowego.

Na przykład marynarze europejscy są wyłączeni z dyrektywy w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy, będącej częścią Europejskiego filaru praw socjalnych. Ich włączenie miałoby istotny pozytywny wpływ, ponieważ między innymi dałoby im prawo do informacji o ich ubezpieczeniu społecznym. Bezprecedensowy kryzys zdrowia publicznego spowodowany COVID-19 spowodował ostrą ulgę w trudnej sytuacji marynarzy. Jednak niektóre państwa członkowskie UE nie zapewniają marynarzom kompleksowej ochrony socjalnej, która byłaby co najmniej równoważna tej oferowanej pracownikom na lądzie.

Niedawno pomysł wykluczenia marynarzy pojawił się w dyskusjach na szczepku UE na temat proponowanej dyrektywy w sprawie odpowiednich minimalnych wynagrodzeń. Wniosek ma na celu poprawę adekwatności i zakresu płac minimalnych dla pracowników, przyczyniając się do ich godziwego poziomu życia oraz poprawy warunków życia

i pracy. Niektóre państwa członkowskie argumentowały, że istniejąca ochrona przewidziana w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Z późniejszymi zmianami jest wystarczająca. Argument ten jest błędny i wprowadzający w błąd i uniemożliwi ustanowienie równych szans i zasadniczą poprawę warunków pracy w europejskiej przestrzeni morskiej. Wykluczenie marynarzy mogłoby jeszcze bardziej pogorszyć ich i tak już niepewną sytuację i podważyć różne systemy płacy minimalnej obecnie stosowane wobec marynarzy w niektórych państwach członkowskich - czy to poprzez ustawowe przepisy ustawowe i wykonawcze, czy też układy zbiorowe pracy. Takie posunięcie dodatkowo legitymizuje dumping socjalny.

Jeśli chodzi o czas pracy marynarzy europejskich, istnieje również oddzielne rozporządzenie, które zezwala, aby prawnie dopuszczalny był znacznie dłuższy czas pracy na morzu niż na lądzie. Występowanie zgonów, urazów i chorób zawodowych jest znacznie częstsze wśród marynarzy niż w zawodach lądowych. Marynarze są obecnie ewidentnie niewystarczająco chronieni, co ma poważne konsekwencje dla ich zdrowia fizycznego i psychicznego. Kwestie zdrowia psychicznego, stres i zmęczenie to problemy, z którymi marynarze mają do czynienia regularnie i które zostały zaostrzone przez pandemię. Zawieszenie zmiany załogi i zakaz wykretowania załóg w terminalach portowych stały się i są nadal poważnymi problemami ze względów humanitarnych, bezpieczeństwa i zatrudnienia.

Badanie przeprowadzone na Uniwersytecie w Oslo pokazuje, w jaki sposób żegluga UE jest traktowana inaczej niż inne sektory gospodarki w Europie, bez żadnego prawnego lub moralnego uzasadnienia. Z badania wynika, że jedynym powodem odmiennego traktowania jest wybór polityczny: „*Nie ma (...) żadnych przeszkód prawnych dla wprowadzenia systemu zapewniającego sprawiedliwe warunki pracy w europejskiej przestrzeni morskiej. (...) Nie ma też praktycznych przeszkód dla włączenia świadczenia usług morskich do Europejskiego filaru praw socjalnych. Różnica, która istnieje, wydaje się raczej wynikiem (braku) woli politycznej* „.

Kryzys Covid-19 pokazał, że pracownicy transportu morskiego wymagają szczegól-

nej uwagi i uwypuklił złożoność globalnego przemysłu z nieograniczoną mobilnością siły roboczej i kapitału. Widzieliśmy wiele przypadków, w których państwa bandery nie przejmowały odpowiednio jurysdykcji w kwestiach społecznych dotyczących ich statków.

Zasadniczo mobilny charakter pracy marynarzy oznacza, że potrzebna jest nie mniejsza ochrona, ale większa ochrona.

Stron internetowa; www.solidarnosc.org.pl

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA TRANSPORTOWCÓW



WYTYCZNE DOTYCZĄCE WASZEGO PRAWA DO PODMIANY ZAŁOGI

W ciągu trwania pandemii ITF i jej organizacje członkowskie pracowały bez wytchnienia nad znalezieniem rozwiązania aby udzielić Tobie, marynarzowi, pomocy w albo dotarciu do domu po zakończeniu kontraktu, albo w celu dotarcia na statek celem rozpoczęcia pracy. Niestety, ze względu na pandemię COVID-19, okazało się to nie być łatwe przy zamknięciu wielu granic i powstrzymaniu operacji międzynarodowych lotów pasażerskich.

Na początku pandemii państwa bandery zwróciły się o wydłużenie umów o pracę [kontraktów] oraz certyfikatów celem zagwarantowania kontynuowania światowych przewozów, a w tym kontekście jesteśmy zarówno wdzięczni jak i dumni z postawy naszych marynarzy w sytuacji tego wyzwania i profesjonalnego kontynuowania swego zajęcia.

ITF postanowiła nie wezwać ponownie do wydłużenia, a zamiast tego przestąpiła do pracy na znalezienia rozwiązania we współpracy z branżą.

Począwszy od 16 czerwca 2020 roku, ITF przekonana jest, że przedłużanie umów nie będzie już miało miejsca jako możliwa do zaakceptowania opcja, jako że wielu z was pracuje obecnie znacznie dłużej niż przewidywała umowa i zamierza powrócić do domu.

W rzeczywistości, co to oznacza dla Ciebie? Jakie są Twoje prawa?

MARYNARSKA UMOWA O PRACĘ [KONTRAKT]

Maksymalny okres, w którym możesz przebywać na statku, zanim uzyskasz prawo do repatriacji na koszt armatora wynosi 12 miesięcy

Po wygaśnięciu umowy, nawet przed upływem 12 miesięcy, możesz wystąpić o repatriację

Jeżeli państwo bandery zgodziło się na przedłużenie dla statku, na którym się znajdujesz, spółka

MUSI wystawić nową umowę o pracę, a nowa umowa jest akceptowalna tylko wtedy, gdy firma ORAZ TY WYRAŻACIE ZGODĘ, MOŻESZ ODMOWAĆ KAŻDEGO PRZEDŁUŻENIA UMOWY.

Jeśli nie chcesz podpisywać nowej umowy o pracę, masz prawo tego nie robić, a firma

NIE MOŻE Cię do tego zmusić. Jeśli umowa została na Tobie wymuszona, MUSISZ to natychmiast zgłosić.

REPATRIACJA

Przysługuje Ci prawo do repatriacji, bez ponoszenia jakichkolwiek kosztów, w następujących okolicznościach:

- Twoja umowa o pracę wygasa podczas pobytu za granicą
- Armator rozwiązuje umowę
- Rozwiązujesz umowę z przyczyn uzasadnionych tj. WYCZERPANIE, ZMĘCZENIE
- Nie jesteś w stanie wykonywać swoich obowiązków wynikających z umowy z powodów takich jak choroba, kontuzja, wraku statku, przewozów w strefie działań wojennych lub w przypadku, gdy armator nie wypełnia swoich zobowiązań prawnych

- Uznany zostałeś za porzuconego przez armatora

POZIOMY OBSADY ZAŁOGOWEJ

Masz prawo nie wykonywać żadnej pracy, jeśli wypełniłeś warunki swej umowy o pracę, ale powinieneś być dyspozycyjni w sytuacjach awaryjnych i bezpieczeństwa oraz NIE odmawiać pracy w trakcie przebywania na morzu. Poczekaj, aż do chwili zakotwiczenia statku lub zacumowania w porcie.

Jeśli zdecydujesz się zaprzestać pracy na statku może to obniżyć poziom załogi poniżej poziomu

określone przez państwo bandery. W takim przypadku statek POWINIEN mieć zakaz żeglugi i meldunek należy skierować do kontroli państwa portu i państwa bandery

SCHODZENIE NA LĄD

Uprawniony jesteś do możliwości zejścia na ląd z korzyścią dla twego zdrowia i dobrostanu i zgodnie z wymaganiami operacyjnymi związanymi z twoim stanowiskiem.

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

Masz prawo do życia i pracy w BEZPIECZNYM i HIGIENICZNYM środowisku, w którym panuje kultura bezpieczeństwa a zdrowie jest aktywnie promowane. Bezpieczeństwo i zdrowie na pokładzie musi być regulowane przepisami prawa państwa bandery, z uwzględnieniem norm międzynarodowych

W przypadku statków z więcej niż 5-osobową załogą powinien zostać wyznaczony komitet ds. bezpieczeństwa lub przedstawiciel, który powinien zgłaszać armatorowi wszelkie zagrożenia dla zdrowia lub naruszenia bezpieczeństwa, może to również obejmować zmęczenie marynarzy, niedobór w stanie obsady załogi etc. Spółka powinna odpowiednio na to reagować.

OPIEKA MEDYCZNA

Przebywając na statku musisz być w stanie CHRONIĆ swoje zdrowie i mieć szybki dostęp do opieki medycznej, w tym dentystrycznej, jeśli zajdzie taka potrzeba. Za normy ochrony zdrowia na statku odpowiedzialne jest państwo bandery, podobnie jak za promowanie programów edukacji zdrowotnej na statku.

Nie powinieneś być w gorszej sytuacji niż pracownicy lądowi.. Oznacza to, że powinieneś mieć BEZZWŁOCZNY DOSTĘP do niezbędnych leków, sprzętu medycznego i obiektów służących do diagnostyki i leczenia, a także informacji i ekspertyz medycznych

Wszystkie państwa, które podpisały Konwencję, muszą zapewnić ci DOSTĘP DO OPIEKI MEDYCZNEJ, jeśli jesteś w jej pilnej potrzebie podczas pobytu na ich terytorium. Będąc w porcie, powinieneś udać się do lekarza lub dentysta niezwłocznie. Powinieneś mieć możliwość bezpłatnej opieki medycznej i ochrony zdrowia, chociaż poziom świadczenia może się różnić w zależności od prawa krajowego

Powinieneś mieć dostęp do:

- Leczenia ambulatoryjnego chorób i urazów.
- W razie potrzeby hospitalizacji.
- Udogodnień do leczenia stomatologicznego, zwłaszcza w nagłych przypadkach.
- Szpitali i klinik w celu leczenia chorób.
- Powinieneś zostać przyjęty niezwłocznie, bez względu na narodowość lub wyznanie i tam, gdzie to możliwe i konieczne, powinieneś kontynuować leczenie.
- Kapitanowie statków i personel medyczny na na statku i na lądzie muszą używać standardowego formularza raportu medycznego, który musi być traktowany jako poufny.

KODEKS ISM

Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) także stwierdza, że spółka powinna zapewnić, że System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) funkcjonujący na statku zawiera wyraźne stwierdzenie podkreślające władzę kapitana.

Spółka powinna ustanowić w SMS, że kapitan ma nadrzędną władzę i odpowiedzialność w zakresie podejmowania decyzji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz za zwrócenie się do spółki o udzielenie pomocy w zajęciu się zagadnieniami mogącymi mieć wpływ na zdrowie marynarzy i bezpieczeństwo statku.

Przed przystąpieniem do działania, albo jeśli chciałbyś uzyskać dalsze informacje lub

wskazówki, skontaktuj się ze swoim związkiem zawodowym, najbliższym Inspektorem ITF lub samą ITF, korzystając z poniższych szczegółów kontaktowych :

Strona internetowa :www.seafarers.org

Email: seafsuuport@itf.org.uk

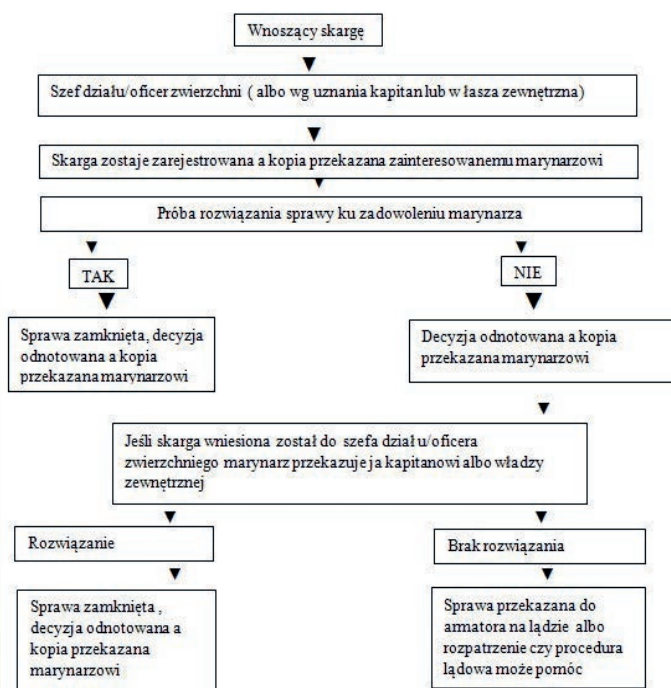
Facebook: [itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

STATKOWA PROCEDURA ZAJMOWANIE SIĘ SKARGAMI

Na twoim statku muszą istnieć procedury zajmowania się skargami, które umożliwiają wnoszenie skarg z tytułu naruszania Konwencji i przysługujących tobie praw, włącznie z prawem do życia i pracy w godziwych warunkach. Skargami należy zajmować się w sposób sprawiedliwy, skuteczny i szybki. Upewnij się ,że dobrze rozumiesz limity czasowe zajmowania się twoją skargą, szczególnie jeśli sprawa jest poważna.

Jeśli zmuszony zostałeś do podpisania umowy wbrew swojej woli, powinieneś zacząć od statkowej procedury wnoszenia skarg. Masz prawo do osoby towarzyszącej w trakcie procedury zażaleniowej albo zwrócić się by reprezentowała cię ITF, aby uniknąć wiktymizacji.

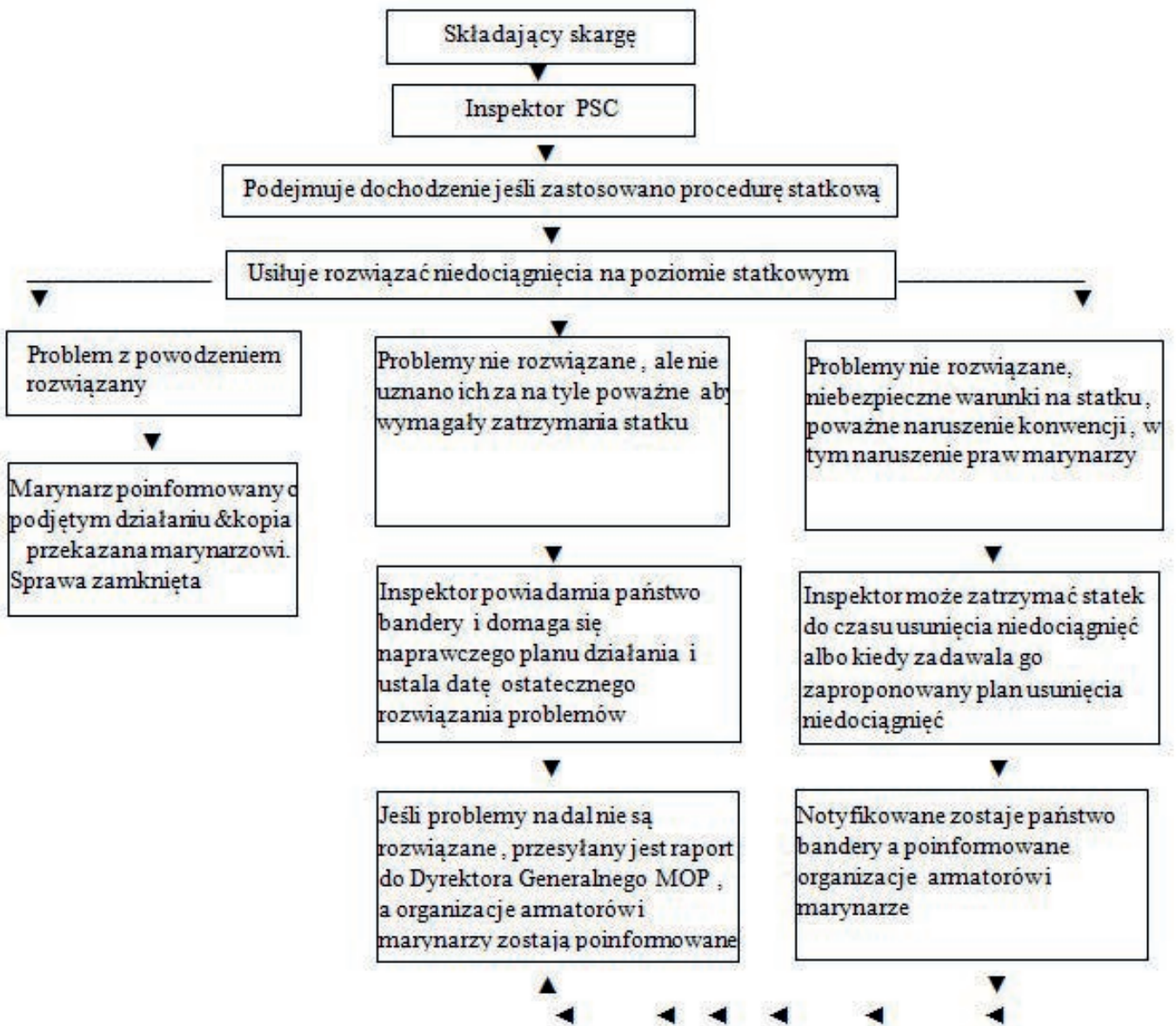
Państwo bandery powinno zająć się twoją skargą, nie wolno mu jej zignorować.



Powinieneś otrzymać na piśmie wynik postępowania w twojej skardze, będzie zatem dysponował odpowiednim dowodem ,że sprawa została omówiona i rozpatrzona odpowiednio.

ŁĄDOWA PROCEDURA ZAJMOWANIA SIĘ SKARGAMI

Jeśli statkowa procedura zażaleniowa nie przyniosła rozwiązania twojej skargi, dysponujesz prawem złożenia zażalenia przy zastosowaniu lądowej procedury zajmowania się skargami. Musi on być rozpatrzona sprawiedliwie, skutecznie i szybko. Upewnij się ,że wyraźnie rozumiesz limity czasowe zajmowania się twoją skargą, zwłaszcza jeśli sprawa ma poważny charakter.



Szczepienia marynarzy

Gdynia, 11.12.2020

Stanowisko Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” nr 3/XI/12/2020 w sprawie dostępności szczepień na COVID-19 dla polskich marynarzy

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” uznaje priorytetową potrzebę ochrony pracowników służb medycznych oraz obywateli narażonych na ryzyko powikłań zdrowotnych ze względu na choroby współistniejące lub wiek.

Rządowy projekt "Narodowego Programu Szczepień przeciw COVID -19" w etapie II kolejności szczepień wyróżnia tylko pracowników transportu publicznego. Określenie "pracownicy transportu publicznego" pomija między innymi marynarzy, kierowców, kurierów itd.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" zwraca uwagę, że obecnie blisko 400 000 marynarzy na całym świecie ma problem z powrotem do domu lub wyjazdem do pracy z powodu globalnych obostrzeń związanych z COVID-19.

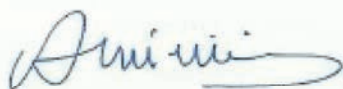
Zdaniem Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność":

- polscy marynarze jako kluczowi pracownicy transportu powinni, w następnej kolejności, także posiadać uprzywilejowany dostęp do szczepień na COVID-19,
- marynarze są mocno narażeni na zachorowania podczas podróży i pracy na statku,
- w przypadku wystąpienia choroby, marynarze mają mocno ograniczony dostęp do pomocy szpitalnej ze względu na potencjalny, kilkudniowy dystans statku do najbliższego portu,
- ułatwiony dostęp do szczepień dla marynarzy znacznie usprawni transport morski, który w 95% jest częścią łańcucha logistycznego wszelkiego rodzaju towarów, w tym także wyposażenia medycznego.

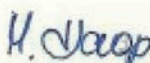
Rada Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” biorąc pod uwagę wysokie ryzyko na zakażenie oraz ryzyko poważnego zachorowania i śmierci z powodu utrudnionego dostępu do opieki medycznej podczas pracy na morzu wnioskuje o zaliczenie grupy zawodowej marynarzy do „Etapu II” kolejności szczepień w „Projekcie Narodowego Programu Szczepień przeciw COVID -19”.

Zdaniem Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” należy rozważyć sposób dokumentowania szczepienia co jest szczególnie istotne dla pracowników transportu - zwłaszcza dotyczy to między innymi marynarzy. Zdając sobie sprawę, że rozwiązania dotyczące tej grupy zawodowej mogą być skomplikowane wyrażamy wolę współpracy w tworzeniu tych przepisów.

Andrzej Kościak, Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”



Magdalena Karp, Sekretarz Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”





Gdynia, 30 grudnia 2020

Pan Mateusz MORAWIECKI
PREMIER
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Szanowny Panie Premierze

Dotyczy: Narodowego Programu Szczepień COVID 19.

Marynarskie związki zawodowe – strona pracownicza Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa:

- *Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków*
- *Krajowa Sekcja Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”*
- *Ogólnopolski Związek Oficerów i Marynarzy*

mając na uwadze, że Strona Rządowa uznała marynarzy jako pracowników kluczowych /key workers/ w dobie pandemii - pismo Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej skierowane do Strony Pracowników z dnia 6 lipca 2020: „... Na wstępie, pragnę zaznaczyć, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, uznaje marynarzy za kluczowych pracowników transportu, co niejednokrotnie było również wskazywane na forum Unii Europejskiej ...” - kopia pisma w załączeniu.

zwracają się do Pana Premiera z prośbą o wpisanie marynarzy na priorytetową listę zawodów objętych programem szczepień COVID 19.

str. 1

Ostatnie wydarzenia na granicy Wielkiej Brytanii z Francją, kiedy to tylko bezprecedensowa akcja Rządu Polskiego zapobiegła tragedii innej grupy pracowników transportu – kierowców TIR – udowodniły, że jedynie objęcie transportowców – w tym MARYNARZY – priorytetem w Narodowym Programie Szczepień może utrzymać taki istotny w obecnych czasach łańcuch dostaw.

W przypadku naszej grupy zawodowej pozytywna decyzja Pana Premiera oznacza bezkolizyjną możliwość dokonywania podmian załogowych polskich marynarzy w każdym rejonie naszego globu. Często tam, gdzie szybkie dotarcie z pomocą Rządową byłoby mocno utrudnione, a niekiedy wręcz niemożliwe.

*Z wyrazami szacunku oraz Życzeniami
Wielkiej Pomocy i Litości w Nowym 2021 roku.*

Juś
Jacek Dubiński

**Współprzewodniczący Strony Pracowników
Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego**





KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW
MINISTER – CZŁONEK RADY MINISTRÓW

Michał Dworczyk

Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

BPRM.512.2.43.2021.(2).JGo.JP

Pan Jacek DUBIŃSKI
Współprzewodniczący Strony Pracowników
Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi
i Rybołówstwa Morskiego

Szanowny Panie Przewodniczący,

w odpowiedzi na pismo 30 grudnia 2020 r. do Prezesa Rady Ministrów informuję, że w celu zaplanowania skutecznego i bezpiecznego procesu szczepień w związku z trwającą epidemią Rada Ministrów przyjęła Narodowy Program Szczepień przeciw COVID-19. Kolejność szczepień została określona w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. poz. 2316, ze zm.). Decyzje odnoszące się do poszczególnych etapów szczepień oraz zakwalifikowanych do nich grup zostały wypracowane w wyniku szerokich konsultacji.

Pragnę podkreślić, że zgłaszane uwagi i postulaty odnoszące się do ww. regulacji są szczegółowo analizowane we współpracy z Ministrem Zdrowia i innymi właściwymi organami. Należy jednocześnie mieć na uwadze, że liczba aktualnie dostępnych szczepionek jest – z przyczyn niezależnych od Rządu – ograniczona, a sytuację dodatkowo utrudnia przejściowe ograniczenie dostaw, będące wynikiem decyzji producentów. Z tego powodu, doceniając wagę wielu spośród zgłaszanych propozycji, nie jest możliwe umieszczenie w grupach priorytetowych przedstawicieli wszystkich środowisk, które występują w tej sprawie do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów czy Ministerstwa Zdrowia. Nie można natomiast wykluczyć, że analiza wniosków i postulatów zgłaszanych w toku realizacji szczepień, w przypadku uznania ich za zasadne, w miarę dostępnych możliwości będzie skutkować wprowadzeniem zmian w kolejności szczepień.

Rozumiejąc znaczenie poruszonej sprawy, chciałbym zapewnić, że Rząd podejmuje starania na rzecz zaszczepienia możliwie najliczniejszej grupy osób w jak najkrótszym terminie.

Z wyrazami szacunku

wz. Rafał Siemianowski

Podsekretarz Stanu
Zastępca Szefa KPRM

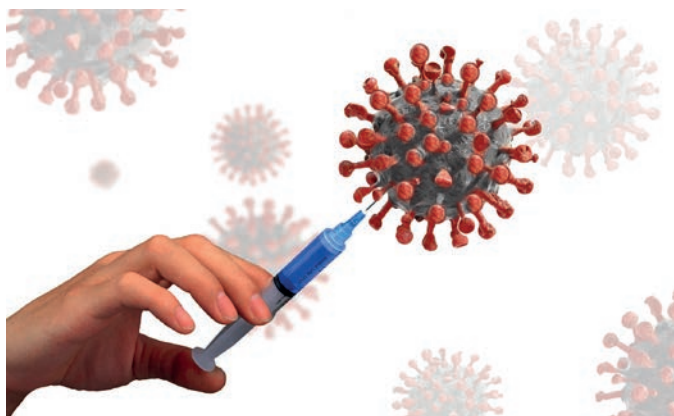
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Adam Niedzielski, Minister Zdrowia

Marynarze i załogi lotnicze potrzebują priorytetowego traktowania szczepieniami przeciwko COVID-19

Szefowie pięciu organizacji ONZ zaapelowali o priorytetowe traktowanie przy szczepieniach COVID-19 pracowników transportu morskiego i lotniczego, biorąc pod uwagę ich kluczową rolę we wspieraniu światowego handlu i mobilności, co ma zasadnicze znaczenie dla trwałego ożywienia społeczno-gospodarczego.



Zdjęcie: Gerd Altmann Pixabay

Transport morski i lotniczy zależy od marynarzy i załóg lotniczych. Są to kluczowi pracownicy, od których wymaga się podróżowania przez granice, co może – chociaż wbrew zaleceniom WHO – skutkować koniecznością przedstawienia przez nich dowodu szczepienia przeciwko COVID-19 jako warunku wjazdu do niektórych krajów.

Zespół Zarządzania Kryzysowego ONZ ds. COVID-19 pod kierownictwem Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) uznał, że wszystkie kraje powinny traktować marynarzy i załogi lotnicze, którzy muszą podróżować i przekraczać granice podczas pandemii, jako grupę priorytetową w przypadku szczepień przeciwko COVID-19.

„Aby nadal transport morski i lotniczy działał bezpiecznie musi zostać ułatwiony bezpieczny ruch transgraniczny dla marynarzy i załóg samolotów. Ponawiamy apel do

krajów, które tego dotąd nie uczyniły, aby uznały marynarzy i załogi samolotów za pracowników kluczowych” – czytamy we wspólnym oświadczeniu podpisanym przez szefów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Międzynarodowej Organizacji ds. Migracji (IOM) i Światowej Organizacji Zdrowia (WHO).

We wspólnym oświadczeniu wzywa się rządy do priorytetowego traktowania marynarzy i załóg lotniczych w ich krajowych programach szczepień przeciwko COVID-19 wraz z innymi niezbędnymi pracownikami, zgodnie z opracowaną przez WHO SAGE mapą dotyczącą priorytetowego stosowania szczepionek COVID-19 w kontekście ograniczonych dostaw.

„Marynarze i załogi lotnicze, aby ułatwić im bezpieczne przemieszczanie się przez granice, muszą być chronieni poprzez szczepienia tak szybko jak to tylko możliwe. Wzywamy również rządy do zidentyfikowania i przygotowania się na wyzwania związane ze szczepieniami przeciwko COVID-19 dla marynarzy i załóg samolotów, szczególnie w przypadku marynarzy, którzy spędzają długie okresy czasu poza swoimi krajami ojczystymi” – czytamy w oświadczeniu.

W/w organizacje wyrażają pełne poparcie dla terminowego opracowania międzynarodowych zharmonizowanych ram dla świadectw szczepień, aby ułatwić marynarzom i załogom lotniczym międzynarodowe podróże.

Tłumaczenie ze strony internetowej Międzynarodowej Organizacji Pracy - ILO

Grupa zadaniowa ONZ powinna zbadać dlaczego rządy nie wypełniały zobowiązań wobec marynarzy podczas pandemii

Armatorzy i przedstawiciele marynarzy zwrócili się do Organizacji Narodów Zjednoczonych o powołanie między-agencyjnej

➤ **grupy zadaniowej, która zbada wdrożenie i praktyczne stosowanie Konwencji MLC 2006 podczas pandemii, w tym jej wpływ na podstawowe prawa marynarzy i branżę żeglugową.**

Kryzys zmian załogi osiągnął szczyt gdy ponad 400 000 marynarzy, z powodu lokalnych ograniczeń covidowych oraz braku współpracy i koordynacji rządów w odpowiedzi na kryzys, zostało uwięzionych na statkach i pracowało przekraczając znacznie okresy swoich kontraktów.

Obecnie liczba ta wynosi około 200 000 i ponownie rośnie ponieważ władze reagują na nowe warianty i wybuch drugiej niszczycielskiej fali, która obecnie przetacza się przez Indie. Podczas gdy niektóre rządy dobrze zareagowały, uznając marynarzy za pracowników kluczowych i ułatwiając im podróżowanie, to zbyt wiele z nich nadal siedzi beczynnie w czasie, gdy załogi statków nie mogą wrócić do domów co powoduje sytuację będącą równoznaczną z pracą przymusową. Potrzebne są pilne działania.

Wezwanie do wszczęcia śledztwa przez ONZ pojawiło się w rezolucji przyjętej na 4 Sesji Specjalnego Trójstronnego Komitetu MOP ds. Konwencji o Pracy na Morzu, która odbyła się wirtualnie w dniach 19-23 kwietnia 2021 roku, na której spotkali się przedstawiciele ITF, armatorów i rządów aby podać Konwencję przeglądowi. [1, 2]

„Konwencja o Pracy na Morzu jest traktatem międzynarodowym, którego celem jest ochrona marynarzy i wspieranie przepisów dotyczących godnej pracy” – powiedział Mark Dickinson, rzecznik marynarzy w Międzynarodowej Organizacji Pracy i wiceprzewodniczący Sekcji Marynarzy w ITF.

„Podczas pandemii sposób zarządzania i struktura branży zostały brutalnie zdemonstrowane. Branża, pomimo wymogów Prawa Morza ONZ, jest rozdrobniona, co w znacznym stopniu przyczyniło się do chaosu”.*

„Główne państwa bandery to papierowe tygrysy – zero przejrzystości, zero zdolności i zero zainteresowania dobrem ich załóg”.

„Ponadto 97 rządów, które ratyfikowały MLC, mają obowiązek zapewnienia, że załoga po zakończeniu kontraktu pojedzie do domu. Zapisano to wyraźnie, czarno na białym. Nie ma tam żadnych klauzul czy specjalnych warunków obchodzących te zapisy. Rządy, któ-

re nie zapewniły marynarzom repatriacji lub uniemożliwiły załodze powrót do domu, odmówiły opieki medycznej na lądzie i które nie współpracowały na szczeblu międzynarodowym w celu zagwarantowania marynarzom ich praw, w sposób oczywisty łamią zapisy MLC a tym samym naruszają zobowiązania międzynarodowe.”

Źle przemyślane zakazy podróżowania

Na posiedzeniu Specjalnego Trójstronnego Komitetu (STC) stwierdzono, że pomimo pandemii marynarze nadal utrzymują otwarte linie zaopatrzenia, zapewniając, że niezbędna żywność, paliwa, leki i sprzęt medyczny mogą docierać tam, gdzie są niezbędne. Chociaż rządy miały 13 miesięcy na to aby wspólnie działać to wciąż zbyt wiele z nich nakłada nieprzemyślane zakazy podróży, które uniemożliwiają marynarzom wejście i zejście ze statków.

„Jeśli na całym świecie marynarze zostaną uznani za kluczowych pracowników i będą mogli swobodnie się przemieszczać, to będzie to droga w kierunku rozwiązania tego ogromnego problemu związanego z prawami człowieka” – powiedział Fabrizio Barcellona, koordynator Sekcji Marynarzy ITF. „Istnieje wiele środków, które władze muszą wprowadzić aby powstrzymać rozpowszechnianie się choroby, aby chronić marynarzy i społeczności portowe, w tym testowanie i ustalenie priorytetów szczepienia dla marynarzy i pracowników portowych”.

Podczas spotkania zalecono także lepszą współpracę między narodami, wprowadzenie tymczasowych zwolnień umożliwiających podróżowanie oraz uznawanie międzynarodowych dokumentów załogi. Wszystkie te środki pomogłyby w kryzysie załogi bez znacznego wpływu na zdolność rządów do kontrolowania Covid-19.

„W wyniku pandemii wielu marynarzy straciło pracę a konsekwencją sposobu, w jaki rządy radzą sobie z kryzysem jest to, że znacznie więcej rozważa inny wybór zawodu” – powiedział Dickinson. „Miało to wpływ na branżę żeglugową ponieważ niektóre firmy nie były w stanie kontynuować działalności z powodu braku załogi. Ma to wpływ na całą światową gospodarkę. Rządy muszą

pilnie podjąć działania aby ta sytuacja się nie pogorszyła.”

Priorytety w szczepieniach

Na spotkaniu uzgodniono również w osobnej rezolucji, że pracownicy transportu powinni być priorytetowo traktowani w przypadku szczepień przeciwko Covid-19, popierając tym samym ubiegłotygodniowe publiczne wezwanie ITF do rządów aby przestały ignorować rady WHO i nadały priorytet szczepieniom ze względów humanitarnych i ekonomicznych.

Rezolucja określa w jaki sposób rządy powinny udostępniać szczepienia marynarzom oraz uznawać szczepienia w innych krajach. Sugeruje utworzenie w kluczowych portach centrów szczepień dla załóg statków.

Uwagi:

**Artykuł 94 zawarty jest w Konwencji o Pracy na Morzu (MLC). Wynika to z Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 roku, która reguluje sposób prowadzenia wszelkich działań na morzach i oceanach a artykuł 94 Prawa Morza ustanawia obowiązki i zobowiązania państw bandery do poszanowania warunków pracy, załogi i spraw socjalnych na statkach podnoszących ich banderę.*

W 2020 roku trzy wiodące państwa „wygodnej bandery” to Panama, Liberia i Wyspy Marshalla, które razem reprezentują 1/3 wartości światowej floty i 42% jej zdolności przewozowej.

[1] Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) to wyspecjalizowana agenda ONZ odpowiedzialna, m.in. za nadzorowanie norm pracy. Kluczowym traktatem międzynarodowym dotyczącym żeglugi i marynarzy jest Konwencja o Pracy na Morzu (MLC), często określana jako Karta Praw Marynarzy i mająca na celu ochronę minimalnych praw marynarzy.

[2] Czwarte spotkanie Specjalnego Komitetu Trójstronnego MLC dotyczyło wpływu Covid-19 na sektor żeglugowy i marynarzy. Spotkanie zakończyło się stwierdzeniem, że Międzynarodowa Organizacja Pracy powinna zwrócić się do Sekretarza Generalnego ONZ o zwołanie między-agencyjnej grupy zadaniowej, która zajmie się zbadaniem nie wypełnienia przez rządy zobowiązań wobec marynarzy.

Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF z dnia 06.05.2021 roku.

Aby powstrzymać kryzys załogi w trzeciej fali konieczne jest globalne wprowadzenie szczepionek



W dniu 21 maja br. związki zawodowe marynarzy, aby zapobiec po raz trzeci wymknięciu się spod kontroli kryzysu związanego ze zmianami załogi, wezwały rządy, szczególnie te związane z gospodarką morską, do poparcia powszechnego dostępu do szczepionek przeciwko Covid-19.

„Jeśli bogate kraje 8 czerwca, na posiedzeniu Rady TRIPS, nie poprą zwolnień z patentów to nie tylko stracimy życie większej liczby marynarzy – ale także stracimy okazję do pozbycia się kryzysu związanego ze zmianą załogi i codziennego ryzyka jakie stwarza on dla niezbędnych łańcuchów dostaw” – powiedział David Heindel, przewodniczący Sekcji Marynarzy Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF).*

ITF szacuje, że nadal około 200 000 międzynarodowych marynarzy, z powodu trwających rządowych restrykcji granicznych i ograniczeń w podróżowaniu, jest zmuszonych do pracy na statkach poza swoimi kontraktami. Tysiące są na pokładzie od ponad roku. Wobec bezprecedensowego wybuchu epidemii Covid-19, która ogarnęła Indie i inne dostarczające marynarzy kraje, przemysł morski obawia się, że w ciągu kilku tygodni liczba marynarzy uwięzionych na statkach może się podwoić.

„Jesteśmy na rozdrożu. Jedną ze ścieżek jest umożliwienie powszechnego dostępu do szczepień dla wszystkich marynarzy przez wszystkich, którzy wykonują swoje obowiązki: rządy, związki zawodowe, biznes: jednocześnie i globalnie. Druga ze ścieżek jest rzeczywiście przerażająca: Covid na statkach, marynarze umierający w domu a ci na pokładach nie mogący zejść ze statku” – powiedział Heindel.

Państwa bandery muszą wzmocnić dwoje działania

„Jesteśmy u progu trzeciej fali kryzysu związanego ze zmianą załogi” – ostrzegł Heindel. „Teraz nadszedł czas na hojność i działania ze strony każdego rządu”.

„Musimy dopilnować aby marynarze pochodzący z różnych krajów byli traktowani priorytetowo przy szczepieniach, jako pracownicy kluczowi. Trzeba aby państwa portu oferowały szczepionki marynarzom odwiedzającym ich wybrzeża. Trzeba aby państwa bandery zaszczepiły wszystkich marynarzy na statkach noszących ich banderę.”

Heindel powiedział, że ITF z zadowoleniem przyjęła wiadomość, że rząd holenderski nawiązał współpracę z armatorami i lokalnymi związkami aby do połowy czerwca br. zaszczepić 49 000 marynarzy w holenderskich portach i na międzynarodowym lotnisku Schiphol. Jednodawkowa szczepionka Janssen firmy Johnson & Johnson będzie bezpłatna dla marynarzy pracujących na statkach pod banderą holenderską lub pod holenderskim zarządem.

„Gratulacje dla holenderskiego rządu za przyjęcie odpowiedzialności za szczepienie marynarzy pływających na statkach pod ich banderą. Prowadzenie rejestru statków to nie okazja do zarobienia łatwych pieniędzy, to poważne zobowiązanie. Państwa bandery muszą dbać o zdrowie, bezpieczeństwo i dobro marynarzy na swoich statkach. Holandia to rozumie i jest liderem w wypełnianiu swoich zobowiązań” – powiedział Heindel.

„Podobnie Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych pomaga doraźnie przedstawicielom przemysłu w szczepieniach marynarzy a w planach jest wprowadzenie programu pomocy załogom w portach, w których USA udostępnia szczepionki.”

Państwa portu muszą ponownie otworzyć granice dla międzynarodowych marynarzy i zaszczepić ich

Heindel powiedział, że niektóre rządy, po wcześniejszym zezwoleniu na zmiany załogi, ponownie wprowadzają restrykcje graniczne.

„Jesteśmy głęboko zaniepokojeni tym, że rząd norweski ogłosił, że ponownie wprowadza kwarantannę dla marynarzy niezależnie od ich statusu Covid lub szczepień. Nadszedł czas aby rządy państw portu, zamiast cofać się i wprowadzać kolejne restrykcje, wprowadzały

nowe i rozbudowane zielone pasy dla międzynarodowych marynarzy. Nadszedł czas aby powitali marynarzy i wykorzystali swoje porty jako ośrodki szczepień.”

„Zabezpieczenie światowego przemysłu żeglugowego wymaga światowej współpracy. Bogate kraje, które mają szeroki program szczepień powinny teraz skierować swoje wysiłki i zasoby na pomoc w szczepieniu tych kluczowych pracowników” – powiedział Heindel.

Związki zawodowe marynarzy pomagają w zwiększeniu wysiłków na rzecz szczepień

Związki zawodowe na świecie już zrobiły swoje aby pomóc w szczepieniu międzynarodowych marynarzy. Inspektorzy i koordynatorzy ITF współpracowali z lokalnymi związkami i marynarskimi organizacjami charytatywnymi aby pomóc w dostarczeniu szczepionek w Stanach Zjednoczonych a afiliowane w ITF związki marynarzy naciskają na państwa portu aby rozszerzyć szczepienia na przybywające załogi:

W kwietniu Nautilus wezwał Wielką Brytanię aby stała się międzynarodowym ośrodkiem szczepień dla marynarzy a Międzynarodowy Związek Marynarzy Kanady ostrzegł przed całkowitym zamknięciem przemysłu morskiego w kraju jeśli nie zostanie opracowany plan szybkiego szczepienia marynarzy.

W dniu 6 maja br. **Inspektor ITF Barbara Shipley** (International Seafarers' Union – SIU) zabrała 9 członków załogi statku BW Canola na szczepienie w Newport News w Wirginii.

15 maja br. **Inspektor Sam Levens** (International Longshore and Warehouse Union- ILWU) pomógł zaszczepić 58 marynarzy w porcie Oakland w ośrodku tymczasowym. Obiekt ten powstał dzięki współpracy Międzynarodowego Centrum Morskiego, Departamentu Zdrowia Publicznego Alameda i wolontariuszy ze Związku Marynarzy Śródlądowych na Pacyfiku. Co tydzień szczepienia są również oferowane marynarzom w porcie Oakland w Seafarer's Centre i na pokładach przybywających statków.

15 maja **Inspektor Stefan Mueller** (ILWU) zawiózł 21 członków załogi statku MT Cabo DeHornas przebywających się w Międzynarodowym Centrum Marynarzy do zaszczepienia w departamencie zdrowia w Long Beach w Kalifornii.



12 maja **Inspektor Shwe Aung** (SIU) pomógł indyjskiej załodze MT Bow Precision w terminalu Exxon aby otrzymała dawki szczepionek w Marynarskim Centrum w Houston.

13 maja Międzynarodowy Związek Australii (MUA) z zadowoleniem przyjął pierwsze szczepienia dla międzynarodowych marynarzy w porcie Botany w Nowej Południowej Walii i wezwał do rozszerzenia szczepień na cały kraj.

20 maja port Charleston zatwierdził pilotażowy program dla marynarzy, którzy mają być zaszczepieni gdy przybywają via port Charleston i Centrum Marynarzy do terminalu Wando Welch. Uniwersytet Medyczny z Południowej Karoliny przekazał 500 szczepionek Johnson & Johnson dla programu, który rozpoczyna się 24 maja. Dzięki pomocy Inspektora ITF Corey Connora (SIU) centrum zaszczepiło już 18 marynarzy.

W tym miesiącu kolejnych 84 marynarzy zostało zaszczepionych na wschodnim wybrzeżu USA w Międzynarodowych Centrach Marynarzy w Savannah i Brunswick'u w Georgii. 5 maja **Inspektor ITF Eric White** (Marine Engineers' Beneficial Association – MEBA) zabrał 5 marynarzy na szczepienia podczas wizyty w porcie na Florydzie.

**TRIPS (Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights) – Porozumienie w Sprawie Handlowych Aspektów Praw Własności Intelektualnej – zawarte w 1994 roku przewiduje stosowanie zasady równego traktowania podmiotów wszystkich krajów członkowskich TRIPS w zakresie ochrony własności intelektualnej. Jakakolwiek korzyść, udogodnienie, przywilej lub zwolnienie przyznane przez kraj członkowski TRIPS podmiotom innego kraju, będzie niezwłocznie i bezwarunkowo przyznane podmiotom wszystkich krajów-członków Porozumienia.*

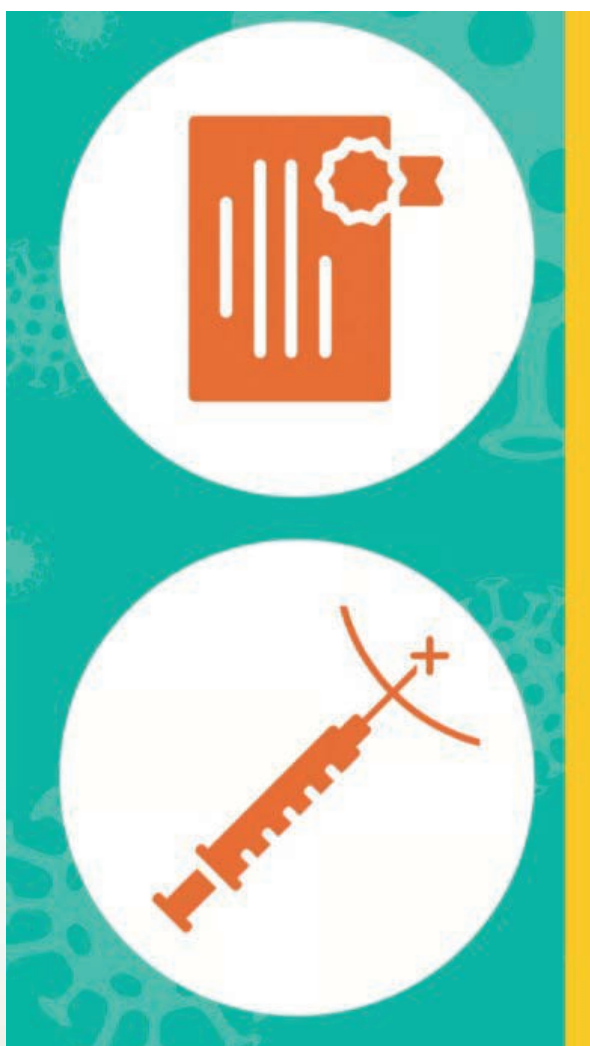
Porozumienie TRIPS reguluje wszystkie obszary własności intelektualnej, tj. ochronę praw autorskich i pokrewnych, w tym ochronę programów komputerowych i zbiorów danych oraz ochronę wykonawców, producentów fonograficznych i organizacji nadawczych, patentów, praw do wzorów przemysłowych, znaków towarowych, geograficznych oznaczeń pochodzenia towarów, topografii układów scalonych a także ochronę poufnego know-how. Polska przystąpiła do porozumienia TRIPS w 1994 roku.

Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF z dnia 21.05.2021 roku

Szczepienia przeciwko koronawirusowi (COVID-19): praktyczny przewodnik dla marynarzy

Informujemy, że na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” dostępny jest przewodnik dla marynarzy dotyczący szczepień przeciwko COVID-19, który w sposób jasny i czytelny opisuje: czym jest szczepionka i jak działa, typy szczepionek, czy szczepionki są bezpieczne i kto może je otrzymać, jak długo trwa odporność po szczepieniu, czy po szczepieniu można zarazić się wirusem, itp.

Przewodnik jest dostępny pod linkiem: https://solidarnosc.nms.org.pl/_DataFiles/Przewodnik_dla_marynarzy_ws_szczepien.pdf



Światowa Organizacja Zdrowia



Choroba koronawirusowa (COVID-19): Bezpieczeństwo szczepionek

*Stan na dzień 19 lutego 2021
Pytania i odpowiedzi*

Wersja angielska została uaktualniona w dniu 13 czerwca 2021 roku. Informacje dotyczące szczepionek przeciwko COVID-19 ewoluują szybko, zaś WHO będzie miała na celu uaktualnianie niniejszych pytań i odpowiedzi na bieżąco, w miarę nabywania wiedzy na ten temat.

Skąd wiadomo, że szczepionka przeciw COVID-19 jest bezpieczna?

Istnieją ścisłe zabezpieczenia, które pomagają zapewnić bezpieczeństwo wszystkich szczepionek przeciwko COVID-19. Przed otrzymaniem walidacji od WHO i krajowych agencji regulacyjnych, szczepionki COVID-19 muszą przejść rygorystyczne testy w badaniach klinicznych, aby udowodnić, że spełniają uzgodnione na szczeblu międzynarodowym standardy bezpieczeństwa i skuteczności.

Bezprecedensowa współpraca naukowa pozwoliła na ukończenie badań, rozwoju i autoryzacji szczepionek COVID-19 w rekordowym czasie – aby zaspokoić pilną potrzebę tych szczepionek przy jednoczesnym zachowaniu wysokich standardów bezpieczeństwa. Podobnie jak w przypadku wszystkich szczepionek, WHO i organy regulacyjne będą stale monitorować stosowanie szczepionek prze-

ciw COVID-19, aby identyfikować i reagować na wszelkie problemy związane z bezpieczeństwem, które mogą się pojawić, a dzięki temu procesowi zapewnić ich bezpieczeństwo na całym świecie.

Jakie są skutki uboczne szczepienia przeciw COVID-19?

Jak każda inna szczepionka, szczepionka przeciw COVID-19 może powodować łagodne, krótkotrwałe skutki uboczne, takie jak stany podgorączkowe lub ból albo zaczerwienienie w miejscu wstrzyknięcia. Większość reakcji na szczepionki jest łagodna i samoistnie ustępuje w ciągu kilku dni. Poważniejsze lub długotrwałe skutki uboczne szczepionek są możliwe, ale niezwykle rzadkie. Szczepionki są stale monitorowane tak długo, jak są w użyciu, w celu wykrycia rzadkich zdarzeń niepożądanych i wdrożenia metod ograniczania ich występowania.

Zgłaszane działania niepożądane szczepionek przeciw COVID-19 były w większości łagodne do umiarkowanych i krótkotrwałe. Należą do nich: gorączka, zmęczenie, ból głowy, ból mięśni, dreszcze, biegunka i ból w miejscu wstrzyknięcia. Szanse wystąpienia któregośkolwiek z tych działań niepożądanych po szczepieniu różnią się w zależności od konkretnej szczepionki przeciw COVID-19.

W większości przypadków można opłacać niepożądane objawy odpoczynkiem, dużą ilością płynów bezalkoholowych i paracetamolem/acetaminofenem w przypadku typowych skutków ubocznych. Skontaktuj się z lekarzem, jeśli tkliwość (ból) w miejscu wstrzyknięcia nasili się po 24 godzinach lub jeśli działania niepożądane nie znikną w ciągu kilku dni. Jeśli odczuwasz trudności w oddychaniu, ból w klatce piersiowej, dezorientację, utratę mowy lub poruszania się, natychmiast skontaktuj się z lekarzem.

Jakie jest powiązanie między szczepionkami przeciw COVID-19 a reakcjami alergicznymi ?

Ciężkie reakcje alergiczne występowały rzadko w przypadku niektórych szczepionek przeciw COVID-19. Ciężka reakcja alergiczna – taka jak anafilaksja – jest potencjalnym, ale rzadkim skutkiem ubocznym jakiegokolwiek szczepionki. U osób o znanym ryzyku, takim jak wcześniejsza reakcja alergiczna na po-

przednią dawkę szczepionki lub którykolwiek ze znanych składników szczepionki, konieczne może być podjęcie środków ostrożności.

WHO zaleca, aby pracownicy służby zdrowia ocenili ryzyko ciężkich reakcji alergicznych przed podaniem szczepionki przeciw COVID-19, uzyskując informacje o wcześniejszych reakcjach lub znanych alergiach na jakiegokolwiek składniki szczepionki. Wszyscy wykonawcy szczepień powinni być przeszkoleni w rozpoznawaniu ciężkich reakcji alergicznych i podejmowaniu kroków w celu leczenia takich reakcji, jeśli wystąpią.

Stosowanie szczepionki przeciw COVID-19 jest ściśle monitorowane przez władze krajowe i organy międzynarodowe, w tym WHO, w celu wykrycia poważnych skutków ubocznych, w tym wszelkich nieoczekiwanych reakcji. Pomaga to lepiej zrozumieć i zarządzać konkretnym ryzykiem reakcji alergicznych lub innych poważnych skutków ubocznych szczepionek przeciw COVID-19, które mogły nie zostać wykryte podczas badań klinicznych, zapewniając wszystkim bezpieczne szczepienie.

Czy powinienem przed szczepieniem przyjmować lek rozrzedzający krew, zważywszy na informacje o krzepliwości krwi wywołanej szczepieniem ?

Nie, nie powinieneś brać leku rozrzedzającego krew, chyba że Twój lekarz przepisał ten lek w celu leczenia istniejącego schorzenia. Szczepionki przeciw Covid-19 są bezpieczne dla osób przyjmujących leki rozrzedzające krew, ale należy poinformować osobę podającą szczepionkę o wszelkich przyjmowanych lekach PRZED podaniem szczepionki.

Jak należy postępować w przypadku zgłoszenia niekorzystnego skutku ?

Podobnie jak to ma miejsce w przypadku każdej szczepionki, konieczne jest ściśle monitorowanie bezpieczeństwa i skuteczności szczepionek przeciwko COVID-19 stosowanych w programach szczepień. Jeśli po szczepieniu zostanie zgłoszony problem zdrowotny, program zdrowia publicznego w kraju powinien przeprowadzić dokładne dochodzenie.

Rzadko zdarza się, aby problemy zdrowotne występujące po otrzymaniu szczepionki były spowodowane samą szczepionką. Problemy zdrowotne po szczepieniu najczęściej okazują się przypadkowe i całkowicie niezwiązane

ze szczepieniem. Czasami są one związane ze sposobem przechowywania, transportu lub podawania szczepionki. Błędem związanym z dostarczaniem szczepionki można zapobiec poprzez lepsze szkolenie pracowników służby zdrowia i wzmocnienie łańcuchów dostaw.

W bardzo rzadkich przypadkach, gdy podejrzuje się, że reakcja niepożądana jest związana z samą szczepionką, szczepionka może zostać zawieszona na czas oceny sytuacji. Przeprowadzone zostaną dalsze dochodzenia w celu ustalenia, co dokładnie spowodowało zdarzenie i zostaną podjęte środki naprawcze. WHO współpracuje z producentami szczepionek, urzędnikami służby zdrowia, naukowcami i innymi partnerami, aby na bieżąco monitorować wszelkie obawy dotyczące bezpieczeństwa i potencjalnych skutków ubocznych.

Jakie są warunki ewentualnego wycofania szczepionki przeciwko COVID-19?

Wycofanie szczepionek ze względu na kwestie bezpieczeństwa są rzadkie. Wycofanie jest zwykle inicjowane dobrowolnie przez producenta szczepionki przed zgłoszeniem jakichkolwiek działań niepożądanych. Na przykład ciągle monitorowanie produkcji szczepionek może wykazać, że nieprawidłowość spowodowała utratę mocy partii szczepionek. W takim przypadku osoby, które otrzymały szczepionkę z tej partii, mogą wymagać ponownego zaszczepienia, aby zapewnić sobie ochronę.

W jaki sposób WHO będzie informowała publicznie o podejrzanym lub potwierdzonym niekorzystnym skutkach odnoszących się do szczepionek przeciw COVID-19?

Podejrzone zdarzenia związane z bezpieczeństwem oficjalnie zgłaszane do WHO przechodzą szereg szybkich etapów weryfikacji z udziałem niezależnego panelu ekspertów. WHO udostępnia wyniki tych ocen na swojej stronie internetowej.

WHO koordynuje również współpracę z lokalnymi, regionalnymi i krajowymi urzędnikami ds. zdrowia, aby zbadać obawy dotyczące bezpieczeństwa szczepionek i doradzić dalsze kroki. Informacje są również udostępniane za pośrednictwem Vaccine Safety Net (Sieć Bezpieczeństwa Szczepionek), publicznie dostępnej sieci cyfrowych międzynaro-

dowych zasobów dotyczących bezpieczeństwa szczepionek, które zostały zatwierdzone przez WHO.

Czy zachodzi możliwość, że osoba zaszczepiona przeciwko COVID-19 nadal będzie zakażona?

Oprócz specyficznych cech szczepionki, na jej skuteczność może wpływać kilka czynników, takich jak wiek osoby, jej podstawowe schorzenia, poprzednia choroba COVID-19, obecna ekspozycja na SARS-CoV-2 lub krążenie wariantów wirusa. Nie wiemy jeszcze, jak długo utrzyma się odporność wywołana różnymi szczepionkami przeciw COVID-19. To jeden z powodów, dla których, nawet gdy szczepionki przeciw COVID-19 są wprowadzane na rynek, musimy nadal stosować wszystkie środki zdrowia publicznego, które mają na celu zmniejszenia ryzyka narażenia, takie jak dystans fizyczny, maski i mycie rąk.

Przez pierwsze 14 dni po zaszczepieniu nie masz znaczącego poziomu ochrony, ponieważ ochrona wzrasta stopniowo. W przypadku szczepionki jednodawkowej uważa się, że ochrona pojawia się w ciągu dwóch tygodni po szczepieniu. W przypadku szczepionek dwudawkowych, obie dawki są potrzebne do osiągnięcia najwyższego możliwego poziomu odporności.

Chociaż szczepionka przeciw COVID-19 jest najskuteczniejsza w przypadku poważnych chorób i śmierci, wciąż dowiadujemy się o jej zdolności do ochrony przed zakażeniem i przekazaniem wirusa innym. Aby zapewnić bezpieczeństwo sobie i innym, a także podczas wprowadzania szczepień w Twojej społeczności, nadal zachowuj odległość co najmniej jednego metra od innych, zakrywaj usta podczas kaszlu lub kichaj w łokieć, często myj ręce i noś maskę, szczególnie w zamkniętych pomieszczeniach, zatłoczonych lub słabo wentylowanych pomieszczeniach. Zawsze postępuj zgodnie ze wskazówkami władz lokalnych w zależności od sytuacji i ryzyka w miejscu pobytu.

Kto powinien zostać wykluczony z możliwości uzyskania szczepienia przeciw COVID-19 ?

Specjaliści medyczni mogą najlepiej doradzić osobom, czy powinni otrzymać szczepionkę przeciw COVID-19. Niewiele jest

warunków, które wykluczyłyby kogoś z zaszczepienia. W oparciu o dostępne dowody osoby z historią ciężkich reakcji alergicznych na jakiegokolwiek składniki szczepionki COVID-19 powinny zasadniczo być wykluczone ze szczepienia COVID-19, aby uniknąć możliwych działań niepożądanych.

Jeśli obecnie jesteś chory lub doświadczasz objawów COVID-19, możesz zaszczepić się po ustąpieniu podstawowych objawów.

Poza powyższymi ogólnymi zaleceniami, każda szczepionka może uwzględniać wykluczenie określonych populacji i stanów zdrowia.

Czy uzyskanie szczepienia przeciw COVID-19 jest bezpieczne dla kobiet w ciąży, planujących zajście w ciążę i dla matek karmiących piersią?

W międzyczasie WHO zaleca, aby w przypadku kobiet w ciąży stosowanie szczepionki COVID-19 było rozważane na podstawie oceny stosunku korzyści do ryzyka. Aby pomóc kobietom w ciąży w dokonaniu tej oceny, należy im przekazać informacje o ryzyku związanym z COVID-19 w ciąży, prawdopodobnych korzyściach ze szczepienia w lokalnym kontekście epidemiologicznym oraz o aktualnych ograniczeniach danych dotyczących bezpieczeństwa u kobiet w ciąży. WHO nie zaleca wykonywania testów ciążowych przed szczepieniem. WHO nie zaleca opóźniania ciąży lub przerywania ciąży z powodu szczepień.

Kobietom karmiącym piersią można zaproponować szczepienie dowolnym produktem szczepionkowym, który został oceniony przez Strategiczną Grupę Doradczą Ekspertów ds. Szczepień WHO. WHO nie zaleca zaprzestania karmienia piersią po szczepieniu. Więcej dowodów będzie nadal poszukiwane w celu dalszego informowania o zaleceniach politycznych WHO w tym zakresie.

Czy kobieta mająca okres może zostać zaszczepiona przeciw COVID-19 ?

Kobiety mogą być szczepione w dowolnym punkcie ich cyklu menstruacyjnego.

Czy szczepionki mRNA są bezpieczne? Jeśli oparte są na nowej technologii, skąd możemy o tym wiedzieć?

Technologia szczepionek przeciwko COVID-19 mRNA została rygorystycznie oceniona pod kątem bezpieczeństwa, a badania kliniczne wykazały, że szczepionki mRNA wy-

wołują reakcję immunologiczną o wysokiej skuteczności przeciwko chorobie. Technologia szczepionek mRNA była badana od kilkudziesięciu lat, w tym w kontekście szczepionek przeciwko wirusowi Zika, wściekliznie i grypie. Szczepionki mRNA nie są żywymi szczepionkami wirusowymi i nie ingerują w DNA człowieka.

W jaki sposób WHO zagwarantuje monitorowanie bezpieczeństwa szczepionek i reakcje na szczepienia przy użyciu szczepionek przeciw COVID-19 ?

Monitorowanie bezpieczeństwa szczepionek jest zapewnione na poziomie krajowym, regionalnym i globalnym. Zgodnie ze standardową praktyką we wszystkich krajowych programach szczepień, WHO wspiera tworzenie systemów monitorowania bezpieczeństwa szczepionek COVID-19 w każdym kraju. Po wprowadzeniu szczepionki przeciwko COVID-19 w danym kraju WHO współpracuje z producentami szczepionek, urzędnikami służby zdrowia i innymi partnerami, aby na bieżąco monitorować wszelkie obawy dotyczące bezpieczeństwa. Konkretne obawy dotyczące bezpieczeństwa, które mogą się pojawić, są oceniane przez WHO i niezależną grupę ekspertów (Globalny Komitet Doradczy ds. Bezpieczeństwa Szczepionek, GACVS) we współpracy z odpowiednimi władzami krajowymi.

Światowa Organizacja Zdrowia cd ...

Szczepionki i uodpornienie: Czym jest szczepienie?

*Stan na dzień 30 grudnia 2020 roku
Pytania i odpowiedzi
Uaktualniono 22 lutego 2021 roku*

Czym jest szczepienie ?

Szczepienie jest prostym, bezpiecznym i skutecznym sposobem ochrony ludzi przed szkodliwymi chorobami, zanim się z nimi zetkną. Wykorzystuje naturalne mechanizmy obronne organizmu do budowania odporności na określone infekcje i wzmacnia układ odpornościowy.

Szczepionki szkolą układ odpornościowy człowieka do tworzenia przeciwciał, w sytuacji gdy jest on narażony na chorobę. Jednak ponieważ szczepionki zawierają tylko martwe

lub osłabione formy zarazków, takich jak wirusy lub bakterie, nie powodują choroby ani nie narażają na ryzyko jej powikłań.

Większość szczepionek podaje się jako iniekcję, ale niektóre podaje się doustnie lub rozpyła do nosa.

Dlaczego szczepienie jest ważne?

Szczepienia to bezpieczny i skuteczny sposób zapobiegania chorobom i ratowania życia – w dzisiejszej sytuacji bardziej niż kiedykolwiek. Obecnie dostępne są szczepionki chroniące przed co najmniej 20 chorobami, takimi jak błonica, tężec, krztusiec, grypa i odra. Razem szczepionki te każdego roku ratują życie nawet 3 milionom ludzi.

Kiedy się szczepimy, chronimy nie tylko siebie, ale także osoby wokół nas. Niektórym osobom, takim jak osoby poważnie chore, odradza się przyjmowanie niektórych szczepionek – więc zaszczepienie się i pomoc w ograniczeniu rozprzestrzeniania się choroby zależą od reszty z nas.

Podczas pandemii COVID-19 szczepienia nadal mają kluczowe znaczenie. Pandemia spowodowała spadek liczby dzieci otrzymujących rutynowe szczepienia, co może prowadzić do wzrostu zachorowań i śmierci z powodu chorób, którym można zapobiec. WHO wezwała kraje do zapewnienia kontynuacji podstawowych szczepień i usług zdrowotnych, pomimo wyzwań związanych z COVID-19.

Jak działa szczepionka ?

Szczepionki zmniejszają ryzyko zachorowania, współdziałając z naturalnymi mechanizmami obronnymi organizmu w celu budowania ochrony. Kiedy dostaniesz szczepionkę, twój układ odpornościowy zareaguje.

- Rozpoznaje inwazyjne drobnoustroje, takie jak wirusy lub bakterie.
- Wytworzy przeciwciała. Przeciwciała to białka wytwarzane naturalnie przez układ odpornościowy w celu zwalczania chorób.
- Pamięta chorobę i jak z nią walczyć. Jeśli w przyszłości zostaniesz wystawiony na działanie tego zarazka, Twój układ odpornościowy może go szybko zniszczyć, zanim poczujesz się źle.

Szczepionka jest zatem bezpiecznym i sprytnym sposobem na wywołanie w orga-

nizmie odpowiedzi immunologicznej bez powodowania choroby.

Nasz układ odpornościowy został zaprojektowany tak, aby pamiętać. Po wystawieniu na jedną lub więcej dawek szczepionki zazwyczaj pozostajemy chronieni przed chorobą przez lata, dekady, a nawet całe życie. To właśnie sprawia, że szczepionki są tak skuteczne. Zamiast leczyć chorobę po jej wystąpieniu, szczepionki zapobiegają przede wszystkim zachorowaniu.

W jaki sposób szczepionki chronią poszczególne osoby i społeczności ?

Szczepionki działają poprzez szkolenie i przygotowanie naturalnej obrony organizmu – układu odpornościowego – do rozpoznawania i zwalczania wirusów i bakterii. Jeśli organizm zostanie później narażony na te chorobotwórcze patogeny, będzie gotowy do ich szybkiego zniszczenia – co zapobiega chorobom.

Kiedy dana osoba zostaje zaszczepiona przeciwko chorobie, zmniejsza się również jej ryzyko infekcji – dzięki czemu jest mniej prawdopodobne, że przeniesie wirusa lub bakterię na inne osoby. Ponieważ coraz więcej osób w społeczności zostaje zaszczepionych, mniej osób pozostaje bezbronnych i istnieje mniejsze prawdopodobieństwo, że zarażona osoba przeniesie patogen na inną osobę. Zmniejszenie możliwości krążenia patogenu w społeczności chroni osoby, które nie mogą być zaszczepione (z powodu schorzeń, takich jak alergie lub ze względu na ich wiek) przed chorobą, przeciwko której jest skierowana szczepionka.

„Odporność zbiorowa”, znana również jako „odporność populacyjna”, to pośrednia ochrona przed chorobą zakaźną, która ma miejsce, gdy odporność rozwija się w populacji poprzez szczepienie lub wcześniejszą infekcję. Odporność stada nie oznacza, że osoby niezaszczepione lub osoby, które wcześniej nie były zakażone, są odporne. Zamiast tego odporność stada występuje, gdy osoby, które nie są odporne, ale żyją w społeczności o wysokim odsetku odporności, mają zmniejszone ryzyko choroby w porównaniu z osobami nieodpornymi żyjącymi w społeczności o małym odsetku odporności.

W społecznościach o wysokiej odporności osoby nieodporne mają mniejsze ryzyko za-

chorowania niż w innym przypadku, ale ich zmniejszone ryzyko wynika z odporności ludzi w społeczności, w której żyją (tj. odporności stada), a nie dlatego, że są osobiście odporne. Nawet po uzyskaniu po raz pierwszy odporności stada i zaobserwowaniu zmniejszonego ryzyka zachorowań wśród osób niezaszczepionych, ryzyko to będzie nadal spadać, jeśli liczba szczepień będzie nadal wzrastać. Kiedy objęcie szczepionką jest bardzo wysokie, ryzyko choroby wśród osób nieodpornych może być podobne do tych, którzy są naprawdę odporni.

Światowa Organizacja Zdrowia wspiera osiągnięcie „odporności stada” poprzez szczepienia, a nie poprzez dopuszczenie do rozprzestrzeniania się choroby w populacji, ponieważ doprowadziłoby to do niepotrzebnych przypadków wystąpienia choroby i zgonów.

W przypadku COVID-19, nowej choroby powodującej globalną pandemię, wiele szczepionek jest w trakcie opracowywania, a niektóre są we wczesnej fazie wprowadzania, wykazując bezpieczeństwo i skuteczność przeciwko chorobie. Odsetek populacji, który musi zostać zaszczerpiony przeciwko COVID-19, aby rozpocząć wywoływanie odporności stada, nie jest znany. Jest to ważny obszar badań i prawdopodobnie będzie się różnić w zależności od społeczności, szczepionki, populacji priorytetowych do szczepień i innych czynników.

Odporność zbiorowa jest ważną cechą szczepionek przeciwko polio, rotawirusom, pneumokokom, Haemophilus influenzae typu B, żółtej febrze, meningokokom i wielu innym chorobom, którym można zapobiegać. Jednak jest to podejście, które sprawdza się tylko w przypadku chorób, którym można zapobiegać poprzez szczepienia, z elementem rozprzestrzeniania się z osoby na osobę. Na przykład tężec jest powodowany przez bakterie ze środowiska, a nie od innych ludzi, więc osoby niezaszczepione nie są chronione przed chorobą, nawet jeśli większość reszty społeczności jest zaszczerpiona.

Dlaczego należy zaszczerpić się?

Bez szczepionek grozi nam poważna choroba i niepełnosprawność z powodu chorób takich jak odra, zapalenie opon mózgowych, zapalenie płuc, tężec i polio. Wiele z tych chorób może zagrażać życiu. WHO szacuje, że

szczepionki ratują co roku od 2 do 3 milionów istnień ludzkich.

Chociaż pewne choroby mogły stać się rzadkością, zarazki, które je wywołują, nadal krążą w niektórych lub we wszystkich częściach świata. W dzisiejszym świecie choroby zakaźne mogą z łatwością przekraczać granice i zarażać każdego, kto nie jest chroniony.

Dwa kluczowe powody, dla których warto się zaszczerpić, to ochrona siebie samego i osób wokół nas. Ponieważ nie każdy może zostać zaszczerpiony – w tym bardzo małe dzieci, osoby, które są poważnie chore lub mają pewne alergie – są oni uzależnieni od zaszczerpienia innych, aby upewnić się, że również zabezpieczeni przed chorobami, którym można zapobiegać za pomocą szczepienia.

Jakim chorobom zapobiegają szczepienia ?

Szczepionki chronią przed wieloma różnymi chorobami, w tym:

- Rak szyjki macicy
- Cholera
- COVID-19
- Błonica
- Zapalenie wątroby typu B
- Grypa
- Japońskie zapalenie mózgu
- Odra
- Zapalenie opon mózgowych
- Świnka
- Krztusiec
- Zapalenie płuc
- Paraliż dziecięcy
- Wścieklizna
- Rotawirus
- Różyczka
- Tężec
- Dur brzuszny
- Varicella
- Żółta febra

Niektóre inne szczepionki są obecnie opracowywane lub pilotowane, w tym te, które chronią przed wirusem Ebola lub malarią, ale nie są jeszcze powszechnie dostępne na całym świecie.

Nie wszystkie z tych szczepień mogą być potrzebne w Twoim kraju. Niektóre można podawać tylko przed podróżą, w obszarach ryzyka lub osobom wykonującym zawody

↳ wysokiego ryzyka. Porozmawiaj ze swoim pracownikiem służby zdrowia, aby dowiedzieć się, jakie szczepienia są potrzebne Tobie i Twojej rodzinie.

Czy moja córka powinna zostać zaszczepiona przeciwko wirusowi brodawczaka ludzkiego (HPV)?

Praktycznie wszystkie przypadki raka szyjki macicy zaczynają się od zakażenia HPV przeniesionego drogą płciową. Szczepionka podana przed kontaktem z wirusem zapewnia najlepszą ochronę przed tą chorobą. Badania poszczepienne przeprowadzone w Australii, Belgii, Niemczech, Nowej Zelandii, Szwecji, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych wykazały zmniejszenie nawet o 90% zakażeń HPV u nastoletnich dziewcząt i młodych kobiet.

W badaniach wykazano, że szczepionka HPV jest bezpieczna i skuteczna. WHO zaleca, aby wszystkie dziewczęta w wieku 9–14 lat otrzymały 2 dawki szczepionki wraz z badaniem przesiewowym w kierunku raka szyjki macicy w późniejszym życiu.

Kiedy powinienem zaszczepić się (lub zaszczepić swoje dziecko) ?

Szczepionki chronią nas przez całe życie i w różnym wieku, od narodzin do dzieciństwa, jako nastolatków i do starości. W większości krajów otrzymasz kartę szczepień, w której znajdziesz informacje o tym, jakie szczepionki otrzymałeś Ty lub Twoje dziecko oraz kiedy należy podać kolejne szczepionki lub dawki przypominające. Ważne jest, aby upewnić się, że wszystkie te szczepionki są aktualne.

Jeśli opóźnimy szczepienie, istnieje ryzyko poważnego zachorowania. Jeśli czekamy, aż uznamy, że możemy być narażeni na poważną chorobę – na przykład podczas wybuchu choroby – może nie wystarczyć czasu, aby szczepionka zadziałała i aby uzyskać wszystkie zalecane dawki.

Dlaczego szczepienie zaczyna się w tak młodym wieku?

Małe dzieci mogą być narażone na choroby w codziennym życiu w wyniku kontaktu z wieloma różnymi miejscami i ludźmi, co może narazić je na poważne ryzyko. Zalecany przez WHO harmonogram szczepień ma na

celu jak najszybszą ochronę niemowląt i małych dzieci. Niemowlęta i małe dzieci są często najbardziej narażone na choroby, ponieważ ich układ odpornościowy nie jest jeszcze w pełni rozwinięty, a ich organizmy są mniej zdolne do zwalczania infekcji. Dlatego bardzo ważne jest, aby dzieci były szczepione przeciwko chorobom w zalecanym czasie.

Nie zaszczepiłem dziecka w zalecanym czasie. Czy jest za późno, żeby nadrobić zaległości?

W przypadku większości szczepionek nigdy nie jest za późno, aby nadrobić zaległości. Porozmawiaj z pracownikiem służby zdrowia o tym, jak uzyskać pominięte dawki szczepionki dla siebie lub swojego dziecka.

Kto może zostać zaszczepiony ?

Prawie każdy może się zaszczepić. Jednak ze względu na pewne schorzenia niektórzy ludzie nie powinni otrzymywać niektórych szczepionek lub powinni poczekać, zanim je otrzymają. Warunki te mogą obejmować:

- Przewlekłe choroby lub leczenie (takie jak chemioterapia), które wpływają na układ odpornościowy;
- Ciężkie i zagrażające życiu alergie na składniki szczepionki, które występują bardzo rzadko;
- Jeśli masz ciężką chorobę i wysoką gorączkę w dniu szczepienia.

Czynniki te często różnią się dla każdej szczepionki. Jeśli nie masz pewności, czy Ty lub Twoje dziecko powinniście otrzymać konkretną szczepionkę, porozmawiaj z pracownikiem służby zdrowia. Mogą pomóc Ci dokonać świadomego wyboru szczepienia dla Ciebie lub Twojego dziecka.

Jak szczepionki są tworzone i testowane?

Najczęściej stosowane szczepionki istnieją od dziesięcioleci, a każdego roku bezpiecznie je otrzymują miliony ludzi. Podobnie jak w przypadku wszystkich leków, każda szczepionka musi przejść szeroko zakrojone i rygorystyczne testy, aby upewnić się, że jest bezpieczna, zanim będzie mogła zostać wprowadzona w danym kraju.

Eksperymentalna szczepionka jest najpierw testowana na zwierzętach, aby ocenić jej bezpieczeństwo i potencjał zapobiegania

chorobom. Następnie jest testowana w badaniach klinicznych na ludziach, w trzech fazach:

- W fazie I szczepionkę podaje się niewielkiej liczbie ochotników, aby ocenić jej bezpieczeństwo, potwierdzić, że wywołuje reakcję immunologiczną i określić odpowiednią dawkę.
- W fazie II szczepionkę podaje się zwykle setkom ochotników, którzy są ściśle monitorowani pod kątem jakichkolwiek skutków ubocznych, aby dalej ocenić jej zdolność do generowania reakcji immunologicznej. W tej fazie zbierane są również, o ile to możliwe, dane dotyczące wyników choroby, ale zwykle nie są one wystarczająco obszerne, aby uzyskać jasny obraz wpływu szczepionki na chorobę. Uczestnicy tej fazy mają te same cechy (takie jak wiek i płeć) jak osoby, dla których przeznaczona jest szczepionka. W tej fazie niektórzy ochotnicy otrzymują szczepionkę, a inni nie, co pozwala na dokonanie porównań i wyciągnięcie wniosków na temat szczepionki.
- W fazie III szczepionkę podaje się tysiącom ochotników – część z nich otrzymuje szczepionkę eksperymentalną, a część nie, tak jak w badaniach fazy II. Dane z obu grup są dokładnie porównywane, aby sprawdzić, czy szczepionka jest bezpieczna i skuteczna przeciwko chorobie, przed którą ma chronić.

Po udostępnieniu wyników badań klinicznych, przed wprowadzeniem szczepionki do krajowego programu szczepień, konieczne jest podjęcie szeregu kroków, w tym przeglądów skuteczności, bezpieczeństwa i produkcji w celu uzyskania aprobaty regulacyjnej i polityki zdrowia publicznego.

Po wprowadzeniu szczepionki ściśle monitorowanie nadal wykrywa wszelkie nieoczekiwane niepożądane skutki uboczne i dalszą ocenę skuteczności w rutynowym stosowaniu wśród jeszcze większej liczby osób, aby kontynuować ocenę, jak najlepiej zastosować szczepionkę w celu uzyskania największego efektu ochronnego.

Nadal mam wątpliwości jeśli chodzi o szczepienie. Co powinienem zrobić ?

Jeśli masz pytania dotyczące szczepionek, porozmawiaj z pracownikiem służby zdrowia.

On lub ona może udzielić naukowej porady na temat szczepień dla Ciebie i Twojej rodziny, w tym na temat zalecanego harmonogramu szczepień w Twoim kraju.

Szukając w internecie informacji o szczepionkach, korzystaj wyłącznie z wiarygodnych źródeł. Aby pomóc Ci je znaleźć, WHO dokonała przeglądu i „certyfikacji” wielu stron internetowych na całym świecie, które zawierają wyłącznie informacje oparte na wiarygodnych dowodach naukowych i niezależnych opiniach wiodących ekspertów technicznych. Wszystkie te strony internetowe są członkami Sieci Bezpieczeństwa (Vaccine Safety Net).

Co znajduje się w szczepionce ?

Wszystkie składniki szczepionki odgrywają ważną rolę w zapewnieniu, że szczepionka jest bezpieczna i skuteczna. Niektóre z nich to:

- Antygen. Jest to zabita lub osłabiona forma wirusa lub bakterii, która uczy nasze ciała rozpoznawania i zwalczania choroby, jeśli napotkamy ją w przyszłości.
- Adiuwanty, które pomagają wzmocnić naszą reakcję immunologiczną. Oznacza to, że pomagają szczepionkom lepiej działać.
- Konserwanty, dzięki którym szczepionka pozostaje skuteczna.
- Stabilizatory, które chronią szczepionkę podczas przechowywania i transportu.

Składniki szczepionki mogą wyglądać obco, gdy są wymienione na etykiecie. Jednak wiele składników stosowanych w szczepionkach występuje naturalnie w organizmie, w środowisku oraz w spożywanej przez nas żywności. Wszystkie składniki szczepionek – a także same szczepionki – są dokładnie testowane i monitorowane, aby zapewnić ich bezpieczeństwo.

Czy szczepionki są bezpieczne?

Szczepienie jest bezpieczne, a skutki uboczne szczepionki są zwykle niewielkie i tymczasowe, takie jak ból ramienia lub łagodna gorączka. Możliwe są poważniejsze skutki uboczne, ale niezwykle rzadkie.

Każda licencjonowana szczepionka jest rygorystycznie testowana w wielu fazach prób, zanim zostanie zatwierdzona do użycia, a po wprowadzeniu jest regularnie poddawana

ponownej ocenie. Naukowcy stale monitorują również informacje z kilku źródeł pod kątem jakichkolwiek oznak, że szczepionka może powodować zagrożenie dla zdrowia.

Pamiętaj, że zachodzi znacznie większe prawdopodobieństwo, że ulegniesz poważnym obrażeniom w wyniku choroby, której można zapobiec dzięki szczepieniu, niż ulegnięcie poważnym obrażeniom przez szczepionkę. Na przykład tężec może powodować silny ból, skurcze mięśni (szczęki) i skrzepy krwi, odra może powodować zapalenie mózgu (infekcję mózgu) i ślepotę. Wiele chorób, którym można zapobiegać poprzez szczepienia, może nawet doprowadzić do śmierci. Korzyści ze szczepienia znacznie przewyższają ryzyko, a bez szczepień doszłoby do znacznie większej liczby zachorowań i zgonów.

Czy istnieją skutki uboczne szczepionek?

Jak każdy lek, szczepionki mogą powodować łagodne skutki uboczne, takie jak stany podgorączkowe, ból lub zaczerwienienie w miejscu iniekcji. Łagodne reakcje ustępują samoistnie w ciągu kilku dni.

Ciężkie lub długotrwałe skutki uboczne są niezwykle rzadkie. Szczepionki są stale monitorowane pod kątem bezpieczeństwa w celu wykrycia rzadkich zdarzeń niepożądanych.

Czy dziecko może otrzymać więcej niż jedną szczepionkę na raz?

Dowody naukowe pokazują, że podanie kilku szczepionek jednocześnie nie ma negatywnego wpływu. Dzieci są codziennie narażone na kilkaset obcych substancji, które wywołują reakcję immunologiczną. Prosta czynność jedzenia pokarmu wprowadza do organizmu nowe zarazki, a w jamie ustnej i nosie żyją liczne bakterie.

Gdy możliwe jest szczepienie skojarzone (np. na błonicę, krztusiec i tężec), oznacza to mniej zastrzyków i zmniejsza dyskomfort dziecka. Oznacza to również, że Twoje dziecko otrzymuje właściwą szczepionkę we właściwym czasie, aby uniknąć ryzyka zarażenia się potencjalnie śmiertelną chorobą.

Czy istnieje związek między szczepionkami a autyzmem?

Nie ma dowodów na jakikolwiek związek między szczepionkami a autyzmem lub zabu-

rzeniami autystycznymi. Zostało to wykazane w wielu badaniach przeprowadzonych na bardzo dużych populacjach.

Badanie z 1998 roku, które wzbudziło obawy dotyczące możliwego związku między szczepionką przeciwko odrze, śwince i różyczce (MMR) a autyzmem, okazało się później poważnie wadliwe i oszukańcze. Artykuł został następnie wycofany przez czasopismo, które go opublikowało, a lekarz, który go opublikował, stracił licencję medyczną. Niestety, jego publikacja wywołała strach, który doprowadził do spadku wskaźników szczepień w niektórych krajach i kolejnych wybuchów epidemii tych chorób.

Wszyscy musimy upewnić się, że podejmujemy kroki, aby dzielić się tylko wiarygodnymi, naukowymi informacjami na temat szczepionek i chorób, którym zapobiegają.

W jaki sposób WHO pomaga zagwarantować bezpieczeństwo szczepionek ?

WHO pracuje nad tym, aby wszyscy i wszędzie byli chronieni bezpiecznymi i skutecznymi szczepionkami. W tym celu pomagamy krajom ustanowić rygorystyczne systemy bezpieczeństwa dla szczepionek i stosować surowe międzynarodowe standardy regulujące je.

Wspólnie z naukowcami z całego świata eksperci WHO prowadzą stały monitoring, aby upewnić się, że szczepionki nadal są bezpieczne. Współpracujemy również z partnerami, aby pomóc krajom w badaniu i komunikowaniu się, jeśli pojawią się potencjalne problemy.

Wszelkie nieoczekiwane niepożądane skutki uboczne zgłoszone do WHO są oceniane przez niezależną grupę ekspertów zwaną Global Advisory Committee on Vaccine Safety.



Ważna informacja dla marynarzy zatrudnionych na statkach pod banderą zarejestrowaną w Norweskim Międzynarodowym Rejestrze Statków (NIS)



Gdynia, 08.06.2021

Szanowny Pan
Andrzej Szybkie

Dyrektor
Departament Rent Zagranicznych
Zakład Ubezpieczeń Społecznych

Warszawa

Informujemy, że w wyniku wystąpienia KSMMiR NSZZ „Solidarność” oraz OZZOiM do Dyrektora Departamentu Rent Zagranicznych – Zakład Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) w dniu 15 czerwca 2021 roku otrzymaliśmy informację, że pomiędzy Zakładem Ubezpieczeń Społecznych a instytucją norweską NAV - Social Insurance and Contributions zostało podpisane Porozumienie dotyczące ubezpieczenia polskich marynarzy pracujących na statkach zarejestrowanych w NIS (The Norwegian International Ship Register).

Niniejsze Porozumienie stanowi przedłużenie dotychczas obowiązującego Porozumienia, które po raz pierwszy zostało zawarte w dniu 2 lipca 2004 roku. Od tego czasu było ono już kilkakrotnie przedłużane przez właściwe instytucje odpowiednio Norwegii i Polski. Obecne Porozumienie zostało zawarte na okres od 1 lipca 2021 roku do 31 grudnia 2021 roku.

Poniżej przedstawiamy treść wystąpienia KSMMiR NSZZ „Solidarność” oraz OZZOiM z dnia 08.06.2021 roku, a także tekst Porozumienia zawartego pomiędzy NAV i ZUS:

Dot: porozumienia pomiędzy właściwymi instytucjami Norwegii i Polski na podstawie art. 16 ust.1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w odniesieniu do osób mieszkających w Polsce i zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w Norweskim Międzynarodowym Rejestrze Statków (NIS)

Nawiązujemy do naszego dotychczasowej korespondencji w powyższej sprawie.

Na wstępie dziękujemy za pozytywne odniesienie się do naszego poprzedniego wniosku i podjęcie decyzji o wystąpieniu do władz norweskich o przedłużenie Porozumienia na kolejny okres.

Opisywana przez nas poprzednio sytuacja polskich marynarzy na norweskim rynku pracy pozostaje aktualna. I kontynuacja Porozumienia ma kapitalne znaczenie dla utrzymania miejsc pracy.

Dlatego ponownie zwracamy się do Państwa z prośbą o wystąpienie do odpowiednich władz Królestwa Norwegii z przedłużeniem Porozumienia na kolejny okres.

Podtrzymujemy także, jeśli Pan Dyrektor uzna to za potrzebne, naszą gotowość na osobiste spotkanie z Panem, bądź wskazanymi przez Pana osobami, w celu dalszego omówienia sprawy.

Z poważaniem,

Krajowa Sekcja Morska
Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność”

Andrzej Kościk
Przewodniczący

Ogólnopolski
Związek Zawodowy
Oficerów i Marynarzy

Henryk Piątkowski
Przewodniczący

Otrzymują:

1. Pan Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu MI
2. Pan Marek Sawicki, Poseł na Sejm RP, Przewodniczący Komisji GMiZŚ

Porozumienie
między właściwą instytucją Norwegii i właściwą instytucją Polski na podstawie art. 16.1
Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 w sprawie
koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.

powołując się na Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, art. 29, Załącznik VI;

powołując się na Tytuł II Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego, zwanego dalej Rozporządzeniem Podstawowym, a w szczególności na art. 16.1;

powołując się na Tytuł II Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 z dnia 16 września 2009 r. dotyczącego wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego, a w szczególności na art. 19,

oraz

biorąc pod uwagę wyraźną wolę Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" oraz Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych,

właściwa instytucja Norwegii i właściwa instytucja Polski uzgodniły:

§ 1

1. Osoby objęte zakresem podmiotowym Rozporządzenia Podstawowego, mieszkające w Polsce, a zatrudnione na statkach pływających pod banderą zarejestrowaną w NIS (the Norwegian International Ship Register), niezależnie od przepisu art. 11.4 Rozporządzenia Podstawowego, podlegają wyłącznie ustawodawstwu polskiemu.
2. Właściwa instytucja polska (Zakład Ubezpieczeń Społecznych (ZUS)) na podstawie dokumentu wydanego przez armatora bądź agencję pośrednictwa pracy, potwierdzającego tożsamość, miejsce zamieszkania osoby i okres zatrudnienia oraz na podstawie dokumentów wymaganych przez polskie przepisy w zakresie ubezpieczeń społecznych, przedłożonych przez zainteresowaną osobę, powinna wydać tej osobie bez zbędnej zwłoki dokument potwierdzający podleganie ustawodawstwu polskiemu w zakresie ubezpieczeń społecznych oraz okres przez jaki ustawodawstwo polskie ma zastosowanie. Jedna kopia dokumentu powinna być przekazana osobie, a jedna kopia przesłana do właściwej instytucji norweskiej (NAV Social Insurance and Contributions).
3. Wzór zaświadczenia potwierdzającego podleganie polskiemu ustawodawstwu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego Porozumienia.


§ 2

1. Porozumienie wchodzi w życie od daty złożenia na nim ostatniego podpisu i obowiązuje od 1 lipca 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.
2. Każda ze Stron może w każdym czasie dokonać rozwiązania niniejszego Porozumienia za 30 dniowym okresem wypowiedzenia.

Porozumienie sporządzono w czterech egzemplarzach, 2 egzemplarzach w języku polskim i w 2 egzemplarzach w języku angielskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne. Każda ze Stron otrzymuje po jednym egzemplarzu Porozumienia w języku polskim i angielskim.

Za stronę polską

Gertruda Uścińska
 Prezes ZUS

PREZES

 Gertruda Uścińska

data

15.06.2021

Za stronę norweską

Hans Christian Holte
 Prezes, Norwegian Directorate of
 Labour and Welfare



data

1/6/21

Inspektorat ITF POMOC DLA MARYNARZY

Pandemia covid-19, która dotknęła cały świat nie ominęła również marynarzy i ich bliskich. Przy najczęściej spotykanych problemach marynarskich takich jak niewypłacone wynagrodzenia, dodatkowo nasiliły się problemy związane z nieuzasadnionym przedłużaniem Marynarskich Umów o Pracę i odmową repatriacji do domu.



Zdjecie Inspektor ITF Grzegorz Daleki

W samym 2021 roku w wyniku skutecznych działań Inspektoratu ITF w Polsce, marynarze odzyskali dziesiątki tysięcy dolarów zaległych, zaniżonych lub niewypłaconych wynagrodzeń.

Na łamach Biuletynu Morskiego w przeszłości pisaliśmy już o pomocy i solidarności kolegów i koleżanek z zagranicznych związków zawodowych afiliowanych w ITF-ie. Tym razem to Inspektor ITF z Belgii zwrócił się do Inspektoratu w Polsce o udzielenie pomocy hinduskiemu mechanikowi. Armator statku pod banderą Singapuru utrudniał rozwiązanie Marynarskiej Umowy o Pracę marynarzowi, którego spotkała tragedia rodzinna. W wyniku opieszałości armatora marynarz nie wrócił do domu aby uczestniczyć w pogrzebie swojego ojca, który zmarł na covid-19. Na domiar złego marynarz dowiedział się, że na covid-19 zachorowały jego żona w ciąży i matka.

Hinduski marynarz zwrócił się do nas z wstrząsającym apelem o pomoc, cyt.:

„Jesteście moją ostatnią nadzieją. Nie mam już siły, by zmierzyć się z kolejnymi nieoczekiwanymi wiadomościami od mojej rodziny i znaleźć się w bezradnej sytuacji. Z każdym dniem

sytuacja się pogarsza i nie jestem w dobrej kondycji psychicznej.”

Natychmiast podjęliśmy stanowcze działania skoordynowane z państwem bandery oraz agencją załogową i armatorem. W wyniku naszych działań lokalny agent statku w Gdańsku przeprowadził hinduskiego mechanika przez wymagany przed repatriacją:

- test na covid
- formalności wizowe
- formalności przy zmustrowaniu

Będąc już na lotnisku w Rębiechowie, hinduski marynarz pożegnał nas słowami, cyt.:

„Dotarłem już na lotnisko gdańskie, proszę pana. Wejdę wcześniej na pokład samolotu i polecę tam, gdzie należy moje serce. Moje serce czuło wdzięczność i uznanie dla wszystkich, którzy pomogli mi przetrwać trudne czasy, stając na moim miejscu - nigdy tego nie zapomnę.”

Inspektor ITF Grzegorz Daleki

Przypominamy, że każdy marynarz ma prawo do rozwiązania Marynarskiej Umowy o Pracę również przed upływem zakontraktowanego czasu pracy na statku. W celu uzyskania informacji zachęcamy marynarzy do kontaktu telefonicznego lub osobiście w biurze Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w Szczecinie lub w Gdyni. Szczegółowe dane kontaktowe dostępne są w każdym wydaniu Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” - na ostatniej stronie oraz na stronie internetowej:

www.solidarnosc.nms.org.pl

ADAM MAZURKIEWICZ

ITF Koordynator

Szczecin/Świnoujście

ul. Szarotki 8, 70-604 SZCZECIN

tel./fax: + 48 (91) 4239330

tel.: +48 (91) 4239707

tel. komórkowy: 0501539329

e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

GRZEGORZ DALEKI

ITF Inspektor

Gdynia/Gdańsk

ul. Waszyngtona 34/36, 81-342 GDYNIA

tel./fax: + 48 (58) 661-60-53

tel. + 48 (58) 661-60-96

tel. komórkowy: + 48 514 430 374

e-mail: daleki_grzegorz@itf.org.uk

Z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków



Dnia 16 marca br. odbyło się kolejne spotkanie dla marynarzy w sprawie zmian podatkowych, które obowiązują od 1 stycznia 2021 roku. Z uwagi na trwającą pandemię spotkanie odbyło się w trybie zdalnym a prowadzącymi byli przedstawiciele Kancelarii Finansowo-Prawnej Easy Ocean w Gdyni. Uczestnicy spotkania mogli aktywnie uczestniczyć w dyskusji, zadawać konkretne pytania prowadzącym. Sprawy, które wymagały głębszej analizy zostały przekazane przedstawicielom Kancelarii do późniejszego rozpatrzenia.

Przypominamy, że marynarze należący do Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków mają szereg korzyści, m.in.:

1. Otrzymują poradę i/lub pomoc związku zawodowego w przypadku roszczeń związanych z zatrudnieniem na statku;
2. Korzystają z dofinansowania za kursy i szkolenia;
3. Uprawnienią do świadczeń statutowych, m.in. zasiłków i zapomóg;
4. Prawo do bezpłatnej porady Kancelarii Finansowo-Prawnej Easy Ocean w Gdyni w sprawie rozliczenia podatku dochodowego;
5. Objęci są bezpłatnym programem ochrony prawnej CDO24 dzięki, któremu mogą skontaktować się z prawnikiem w celu wyjaśnienia wszelkich problemów i wątpli-

- wości związanych z kwestiami prawnymi dotyczącymi ich sytuacji życiowej;
6. Ubezpieczeni są od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) w PZU S.A. zarówno podczas pracy na statku jak i wypoczynku w domu. Koszt ubezpieczenia ponosi OM NSZZ „Solidarność” MiR;
7. Mogą przystąpić do dodatkowego ubezpieczenia grupowego w PZU S.A.

Zachęcamy MARYNARZY do kontaktu z nami emailowo, telefonicznie lub osobiście: marynarz@nms.org.pl lub tel. 501097751 / 586218541 lub Gdynia ul. J.Waszyngtona 34/36, pokój 324

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

**KILKA SŁÓW O NASZEJ ORGANIZACJI
DLA TYCH, KTÓRZY NAS JESZCZE NIE
ZNAJĄ..**



www.omk.org.pl

Przynależność do OMK można traktować jako ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu.

Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszych z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może zaskoczyć nieprzyjemnymi okolicznościami.

Przedstawiamy kilka powodów i wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

OMK jest Organizacją działającą na rzecz utrzymania zatrudnienia europejskich marynarzy u europejskich armatorów.

W jakich sytuacjach OMK naprawdę może Ci pomóc?

- Poprzez powiązania wewnątrzwiązkowe marynarze z OMK należą do ITF oraz do Europejskich Federacji Pracowników Transportu wspierając tym samym działalność na rzecz europejskich marynarzy w UE.
- Podejmowaliśmy skuteczne działania w celu uznania polskich marynarzy jako pracowników kluczowych i uznania Nas oficjalnie w IMO.
- 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.
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc finansową w zakresie kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 7.
- 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, statku, warunków zatrudnienia, z prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez Kancelarię Doradztwa Podatkowego z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
- Możesz również skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Doradzamy, pomagamy, prowadzimy roszczenia w przypadku kłopotów wynikających z pracy na statku.

Pomoc OMK NSZZ „Solidarność” w 2020 roku w liczbach

W 2020 roku biuro OMK w Szczecinie udzieliło pomocy marynarzom należącym do OMK w wielu sprawach.

Sprawy te dotyczyły przede wszystkim:

- bankructwa armatorów przez których byli zatrudnieni i nie otrzymali wynagrodzeń za wykonaną pracę,
- nie wywiązania się pracodawców z określonych w umowach zobowiązań a zwłaszcza nie wypłaceniu należnych wynagrodzeń i zwrotu kosztów podróży,
- wydłużenia okresu zatrudnienia na burcie ponad uzgodniony w kontrakcie,
- informacji o konkretnych armatorach i statkach,
- braku opieki medycznej, zasiłków chorobowych i odszkodowań z tytułu utraty zdrowia w wyniku wypadków,
- proponowanych warunków pracy, treści umów o pracę (kontraktów),
- zapewnieniu informacji i opiniowania w sprawach związanych z pandemią COVID-19 a zwłaszcza informacji o kwarentanach i obowiązkowych regulacjach dotyczących możliwości zmustrowania/zamustrowania w różnych portach na świecie i repatriacji z nich do kraju.

Tylko w 2020 roku dla marynarzy z OMK udało się odzyskać należności w wysokości blisko 1 mln PLN. Sprawy dotyczyły głównie zaległości w płacach oraz odszkodowaniach powypadkowych oraz wsparcia w wydłużających się kontraktach oraz trudnościach z repatriacją.

Wstęp do OMK
Organizacja Marynarzy Kontraktowych
NSZZ „Solidarność”

- analiza warunków zatrudnienia i pracy na statkach
- wspieramy milicję pracy dla marynarzy i UE
- pomoc i prowadzenie rozstrzygnięć wynikających z umów o pracę
- Kadry marynarzy z OMK jest akredytowany NSZZ SA.7
- biuro prawniczo-podatkowe pomaga w negocjowaniu i rozstrzygnięciach postępowaniach
- marynarze mają łatwy programy partycypacji OMK
- organizacja Marynarzy Kontraktowych zapobiega i rozwiązuje spory marynarzy, pomaga im w dochodzeniu od pracodawcy milicja zamieszkania i pracy
- telefon awaryjny 24/7

Join the ITF Seafarers Family
www.omk.org.pl

**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 KSMiR 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



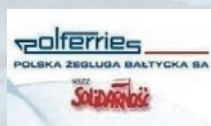
**NSZZ „S” przy Polskiej
Żegludzie Morskiej**
Plac Rodła 8
70-419 Szczecin
Tel: +48 91 359 40 84
e-mail: pzmsolidarnosc@wp.pl
e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl



**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: +48 501 539 329

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