



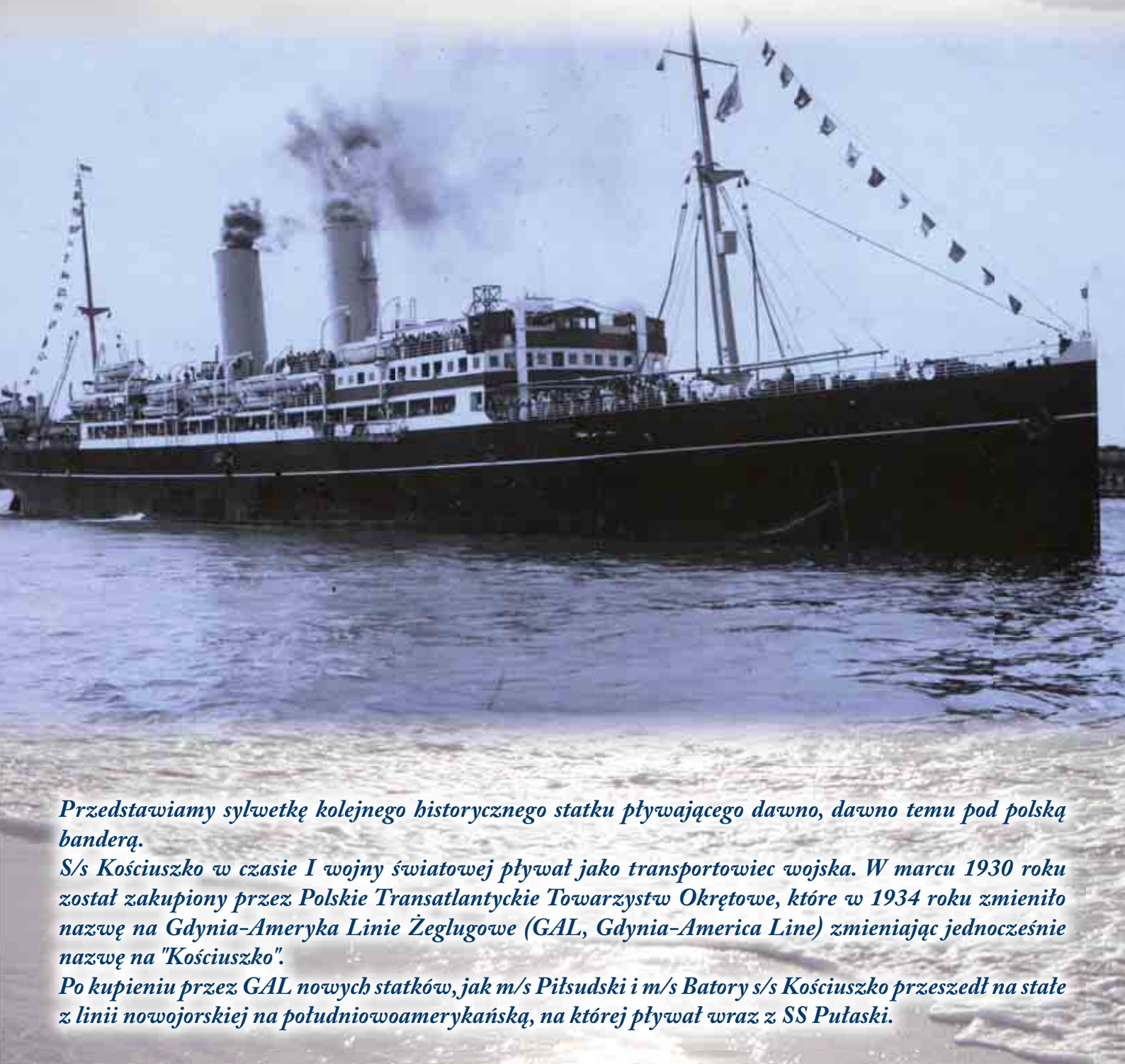
BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 2 (80) KWIECIEŃ - CZERWIEC 2016

ISSN 1426-1006

*Fair Transport Europe - SPRAWIEDLIWY TRANSPORT EUROPA
– PODPISZ PETYCJĘ – strona 47*



Przedstawiamy sylwetkę kolejnego historycznego statku pływającego dawno, dawno temu pod polską banderą.

S/s Kościuszko w czasie I wojny światowej pływał jako transportowiec wojska. W marcu 1930 roku został zakupiony przez Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, które w 1934 roku zmieniło nazwę na Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe (GAL, Gdynia-America Line) zmieniając jednocześnie nazwę na "Kościuszko".

Po kupieniu przez GAL nowych statków, jak m/s Piłsudski i m/s Batory s/s Kościuszko przeszedł na stałe z linii nowojorskiej na południowoamerykańską, na której pływał wraz z SS Pułaski.



SPIS TREŚCI

Z działalności KSMMiR NSZZ Solidarność	3
Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców	5
Wiadomości ITF	11
Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce	13
Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców	14
Porady dla marynarzy	24
Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych	35
28. Rocznicę zatonięcia Athenian Ventures	41
HISTORIA	42

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

Numer zamknięto 17 czerwca 2016 r.

Zdjęcia na okładce:
zbiory Muzeum Miasta Gdyni

Od Redakcji

W tym wydaniu Biuletynu dużo miejsca poświęciliśmy sprawie sprawiedliwego traktowania pracowników transportu w Europie.

Apelujemy o przyłączenie się do naszej europejskiej akcji o sprawiedliwe traktowanie wszystkich europejskich pracowników transportu.

Podpisz petycję na stronie www.FairTransportEurope.eu, lub wypełnij deklarację poparcia zamieszczoną na przedostatniej stronie naszego Biuletynu i odesłaj na nasz adres.

Sprawiedliwa konkurencja w transporcie jest jak fair play w futbolu - niezależnie dla jakiej drużyny grasz albo gdzie odbywa się mecz: takie same przepisy dotyczą wszystkich.

Ponadto w naszym kwartalniku przeczytacie Państwo bieżącą informację o podjętych działaniach przez Krajową Sekcję Morską na rzecz naszego środowiska morskiego.

Przypominamy również o kolejnej, smutnej 28. Rocznicę zatonięcia m/t Athenian Ventures. Pamiętamy i nie zapominamy.

Ponadto kontynuujemy prezentację kongresowego dokumentu tematycznego ITF. Tym razem wymieniamy priorytety dla Sekcji, kobiet pracowników i dla regionów na okres 2014-2018

Jak zwykle, dużo miejsca poświęciliśmy poradom dla marynarzy, gdzie między innymi przeczytacie, w jaki sposób w praktyce marynarz może uzyskać zdalną pomoc lekarza ratującą zdrowie a czasami życie z dala od lądu, oraz o walce z molestowaniem i zastraszaniem w pracy. Przygotowaliśmy również ciekawy artykuł o świadomym wyborze swojej przyszłej, morskiej kariery zawodowej, umieściliśmy również kilka porad medycznych przed wyjazdem na statek, zwłaszcza dla rozpoczynających karierę zawodową na morzu oraz jak zawsze zamieściliśmy kilka porad jak bezpiecznie i świadomie podjąć pracę na statku.

W treści naszego Biuletynu, znajdziecie Państwo również ankietę, której treść skierowana jest do załogi szeregowej działu hotelowego/cateringowego. Wypełnienie i odesłanie do nas ankiety pozwoli nam w bardziej skuteczny sposób zadbać o prawa pracownicze przeciętzonego pracą personelu hotelowego i skuteczniej rozwiązywać największe problemy.

Na okładce niniejszego Biuletynu Morskiego przedstawiamy sylwetkę kolejnego historycznego statku pływającego dawno, dawno temu pod polską banderą.

S/s Kościuszko został zbudowany w 1915 roku, przez stocznnię Barclay Curle & Company w Glasgow (Szkocja). Jego pierwszym armatorem była rosyjska firma Russian American Line. Początkowo pływał jako transportowiec [od nazwą „Caryca”. Id 1920 r. statek duński „Lituania” – służył do przewozu emigrantów z krajów bałtyckich do Ameryki. jako „Caryca”. Był jednym z czterech statków o bardzo zbliżonej do siebie konstrukcji. Ich budowa była częściowo finansowana przez carycę Marię Romanową z jej klejnotów, dlatego też statki nazywano „klejnotami księżniczki Dagmary”. W 1930 r. został zakupiony przez Transatlantyczne Towarzystwo Żeglugowe i podniósł biało-czerwoną banderę.

Zapraszamy do lektury i do dzielenia się z nami opiniami na temat treści naszego Biuletynu, ponieważ Biuletyn tworzony jest i dedykowany środowisku marynarskiemu

Redakcja Biuletynu Morskiego

WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) w zamian za zwykłą wysyłkę pocztą tradycyjną. Przypominamy, że Biuletyn Morski wydawany jest kwartalnie i zawsze można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej www.solidarnosc.nms.org.pl Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą mailową prosimy wysłać na adres: biuro@nms.org.pl

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Sytuacja marynarzy zatrudnianych na statkach morskich

Dnia 19.05.2016 roku odbyło się posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na którym podjęto dyskusję na temat sytuacji marynarzy zatrudnianych na statkach morskich. Komisja obradowała pod przewodnictwem poseł Doroty Arciszewskiej – Mielewczyk (PIS), przewodniczącej Komisji.

Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” reprezentowali: Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady, Tymoteusz Listewnik i Paweł Kowalski – członkowie Prezydium Rady. Pełne zapisy wypowiedzi naszych przedstawicieli znajdziecie na stronie internetowej www.sejm.gov.pl.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Marek Gróbarczyk, poinformował o planowanych pracach nad projektem ustawy o zatrudnianiu na polskich statkach morskich. Ministerstwo pracuje obecnie nad założeniami do tego projektu. Planowane są m.in. refundacja armatorom składek opłacanych przez nich na ubezpieczenia społeczne marynarzy w tej części, w której za pracownika płaci pracodawca, obniżenie podstawy wymiaru składki płacowej przez armatorów na Fundusz Pracy, wprowadzenie stawki 0% podatku bez konieczności spełnienia warunku wykonywania pracy na statkach morskich przez okres co najmniej 183 w roku podatkowym.

Uczestniczący w posiedzeniu przedstawiciele strony społecznej prosili o możliwość udziału w pracach nad założeniami do projektu ustawy jeszcze na etapie uzgodnień resortowych, tak by móc aktywnie wpływać na kształt przyjmowanych rozwiązań.

W dyskusji wskazano na problemy, z jakimi na co dzień spotykają się polscy marynarze. Do najważniejszych kwestii, które wymagają poprawy należą: warunki pracy, kształcenie kadry, kwestie zwolnień podatkowych, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych, zapewnienie konkurencyjności zatrudniania, powrót statków pod polską banderę.

Kontynuacja porozumienia w sprawie ubezpieczenia marynarzy na norweskim rynku pracy

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” z OZZMiR w marcu br. zwróciły się do ZUS z wnioskiem o podjęcie działań mających na celu kontynuację porozumienia pomiędzy właściwymi instytucjami Polski i Norwegii przenoszącą obowiązek ubezpieczeniowy z Norwegii do Polski.

Do końca roku jest jeszcze sporo czasu, jednak uważamy, iż wcześniejsze wystąpienie przyczyni się do zawarcia nowej umowy na czas i tym samym nie zachwieje sytuacji polskiego marynarza na norweskim rynku pracy.

W maju dostaliśmy odpowiedź z Departamentu Ubezpieczeń i Składek ZUS.

Zapewniono nas, że Zakład Ubezpieczeń Społecznych podejmie działania zmierzające do zawarcia właściwego porozumienia dotyczącego polskich marynarzy pracujących na statkach pod banderą NIS.

Przypominamy, iż tego typu porozumienia pomiędzy Polską i Norwegią zawierane są od ponad 10 lat i mają za zadanie utrzymać atrakcyjność polskich marynarzy na norweskim rynku pracy w porównaniu z innymi nacjami spoza UE, za których pracodawca nie jest zobowiązany do odprowadzania składek na ubezpieczenie społeczne w Norwegii. Polski marynarz w obliczu powyższej umowy nadal posiada emerytalne i rentowe ubezpieczenie społeczne pokrywane przez armator jednak nie w Norwegii lecz w polskim ZUS.

Krajowa Sekcja Morska aktywnie wspiera Akcję „Fair Transport Europe”

W żegludze, kampania „Fair Transport Europe” wskazuje m.in. na fakt coraz większej liczby nisko wynagradzanych załóg morskich, spoza UE, osłabiających pozycję marynarzy UE jak i potrzebę kształcenia załóg „Unijnych”.

Inicjatywa wzywa do reorganizacji dyrektywy Unijnej regulującej warunki płacowe i zatrudnienia na statkach uprawiających żeglugę na regularnych liniach pomiędzy krajami członkowskimi UE.

Kampania podkreśla także sytuacje gdzie ekonomiczne spowolnienie spowodowało spustoszenie w sektorze żeglugi śródlądowej, co dalej przyczyniło się do nadmiaru kadr i niekorzystnych warunków pracy. Inicjatywa wzywa Komisję UE do harmonizacji kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz do zwalczania nadmiernego przemęczenia marynarzy oraz bezpieczniejszych warunków zatrudnienia na statkach operujących na europejskich wodach. Celem europejskiej inicjatywy obywatelskiej „Sprawiedliwy Transport Europa” jest położenie kresu niedopuszczalnym praktykom biznesowym prowadzącym do dumpingu socjalnego i płacowego.

Wzywamy Komisję Europejską do zapewnienia uczciwej konkurencji w różnych rodzajach transportu i do zagwarantowania równego traktowania pracowników (w odniesieniu do zasady równości wynagrodzeń i warunków pracy), niezależnie od kraju pochodzenia.

Podpisz się pod inicjatywą wspieraną przez Międzynarodową Federację Transportowców – ITF i Europejską Federację Transportowców - ETF na stronie internetowej :

<https://www.fairtransporteurope.eu>

lub zajrzyj na ostatnią stronę niniejszego Biuletynu Morskiego, wytnij formularz deklaracji poparcia, podpisz i zbierz podpisy od ludzi, dla których istotna jest sprawiedliwość zatrudnienia w Europie, odeślij na adres KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

Zwycięstwo Solidarności na terminalu kontenerowym DCT Gdańsk

Przedstawiciele Związku Zawodowego Solidarność DCT i Zarządu DCT podpisali ważny na 3 lata układ zbiorowy regulujący warunki pracy na terminalu kontenerowym. Umowa obejmuje wynagrodzenia, godziny pracy, dni świąteczne i ogólne warunki zatrudnienia dla 600 pracowników.

DCT silnie się rozwija i planuje otworzyć drugi terminal w przyszłym roku, co spowoduje wzrost zatrudnienia do blisko 1500 osób i zapewni roczne przeładunki zbliżone do 4 mln TEU. DCT stanie się jednocześnie główną bramą dla towarów zmierzających do Rosji i Europy Środkowej.

Podpisanie umowy pomiędzy Związkiem Zawodowym i Zarządem DCT kończy 3 letni spór pomiędzy pracodawcą i przedstawicielami pracowników, podczas którego dochodziło do dyskryminacji ze względu na przynależność do związku zawodowego, zwolnienie z pracy i nękanie działaczy związkowych z NSZZ Solidarność DCT.

KSMMiR NSZZ „S” i Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „S” są afiliowane w ITF – Międzynarodowej Federacji Transportowców Dzięki afiliacji Solidarności w ITF było możliwe zorganizowanie międzynarodowego poparcia dla polskich działaczy związkowych w DCT. Akcje poparcia dla Solidarności z DCT były organizowane w innych krajach Europy jak i na międzynarodowym zjeździe Sekcji Dokerów ITF w Perth, Australii. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, Zarząd Regionu Gdańskiego NSZZ „S”, OZZOiM, FZZMiR także wielokrotnie, czynnie wspierali działaczy związkowych DCT.

Gratulujemy !!!

Poniżej zamieszczamy zdjęcie z podpisania umowy, podczas której użyto symbolicznych długopisów jakich używał Lech Wałęsa w 1980.



Zdjęcie: Archiwum KSMMiR



Zdjęcie: Archiwum KSMMiR

Nowe tabele płac dla statku Fast Herco

Krajowa Sekcja Morska wspólnie z belgijskim Związkiem Zawodowym dla marynarzy BTB, na podstawie wspólnego porozumienia, doprowadziły do wdrożenia w układzie zbiorowym (FOC) nowych tabel wynagrodzeń na lata 2016 i 2017.

Wynagrodzenia w roku 2016 będą wyższe o 5% w porównaniu z rokiem 2015 i w 2017 o kolejne 4% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Pozostałe zapisy układu zbiorowego nie zmieniły się.

Nowe tabele wynagrodzeń są dostępne na statku wraz z kompletnym tekstem układu zbiorowego. Marynarze mogą go także uzyskać w organizacji związkowej do której przynależą.



T.L.

XVI Ogólnopolska Droga Krzyżowa Ludzi Pracy

W dniu 18 marca br. przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” uczestniczyli w XVI Ogólnopolskiej Drodze Krzyżowej Ludzi Pracy. Droga Krzyżowa przeszła ulicami warszawskiego Żoliborza poczynawszy od grobu Bł. ks Jerzego Popiełuszki Patrona NSZZ „Solidarność”.

Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców

43. Kongres ITF od Globalnego Kryzysu do Globalnej Sprawiedliwości:



Kontynuujemy prezentację kongresowego dokumentu tematycznego „Od globalnego kryzysu do globalnej sprawiedliwości – transportowcy kontratakują” z 43. Kongresu Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF), Sofia 2014.

W tym numerze przedstawiamy treść rozdziału p.t. „Priorytety dla Sekcji, kobiet pracowników i dla regionów na okres 2014-2018”.

Cele do roku 2018

Lotnictwo cywilne



Kampania przeciwko FoC w lotnictwie

- Uniemożliwienie wejścia FoC do lotnictwa cywilnego. Aktywna Koordynacja między MOP i ICAO.
- Stawianie wyzwania liberalizacji lotnictwa.

Organizowanie w Azji Płd / Płd – Wsch.

- Zwiększenie lewarowania, poprzez silniejsze związki w szybko rosnących liniach lotniczych Azji/Pacyfiku np. Air Asia odzwierciedlając przesunięcie geograficzne siły w branży. Sieci związkowe w co najmniej dwóch wybranych liniach lotniczych.
- Związki w kluczowych krajach muszą dostosować struktury odchodząc od reprezentowania pełnej firmy aby mogły organizować nowe podmioty i wiodących graczy w branży. Wybrane zostaną dwa związki.

Organizowanie w szybko rosnących liniach lotniczych.

- Naciski międzynarodowe na normy pracy u kluczowych graczy w branży, takich jak Quatar Airways i inne linie lotnicze w państwach Zatoki.

Dokerzy



GNT

- Związkowe Kampanie organizacyjno – strategiczne w kluczowych graczach branży – GNT. Zwiększenie siły negocjacyjnej i ustalenie norm minimalnych w wybranych spółkach.

Wzmacnianie możliwości solidaryzmu, stworzenie strategicznego podejścia do kampani.

- Zwiększenie uaktywnienia i lewarowanie członków dla realizowania skuteczniejszych działań pozwalających wygrywać spory i kampanie oraz konsolidować większą siłę związkową.

Dostosowanie się do zmian w branży.

- Wspieranie związków w reakcji na automatyzację portu poprzez skuteczne strategie rokowania i organizowania.

Rybołówstwo



Program organizacyjny ITF-IUF.

- Uzwiązkowanie wybranych operacji w łańcuchu zaopatrzeniowym rybołówstwa w wybranych miejscach.
- Nowi afilianci ITF.
- Kampania korporacyjna w Azji/Pacyfiku.
- Osiągnięcie kompanijnych układów o zasięgu światowym.

Poprawa warunków życia i pracy.

- Wkład do globalnych inicjatyw redukcji połowów IUU, w tym Konwencję Pracy w Rybołówstwie MOP 188.

Żegluga śródlądowa



Organizowanie pracowników w sektorze.

- Zwiększenie liczby układów zbiorowych w wyniku projektu wycieczkowców rzecznych.
- Holowniki, dokerzy i Inspektorzy ITF pracują wspólnie nad projektem korytarzowym.
- Zwiększona koordynacja związkowa wzdłuż kluczowych korytarzy rzecznych w Panamie i nad rzeką Parana.

Poprawa BiHP.

- Lepsze europejskie normy BiHP.
- Sporządzenie materiałów ITF odnośnie BiHP.

Wspólnie dokerzy i Marynarze



Kampania FoC.

- Zakończenie co najmniej dwóch ważnych wspólnych inicjatyw morskich organizowania / prowadzenia kampanii czyniąc marynarzy aktywniejszymi w ich związkach.
- Więcej ratyfikacji MLC przez państwa.
- MLC używana jako narzędzie aktywizacji członków.
- Polepszone płace i warunki marynarzy na układach IBF dzięki trwałemu dialogowi z kluczowymi graczami w branży.

Przegląd Inspektoratu

- Wdrożona polityka z Mexico City.
- Współpraca Inspektoratu z Kontrolą Państwa Portu w kluczowych portach dla kontrolowania MLC.
- Powiązanie inspektorów z marynarzami, pracownikami holowników oraz kierowcami i kolejarzami w kluczowych portach i korytarzach.

Styk FoC – PoC.

- Wzmocnienie FoC - PoC na wszystkich poziomach, lokalnie, krajowo, międzynarodowo.
- Zrealizowane dwie wybrane inicjatywy organizacyjne FoC-PoC aktywizujące marynarzy i dokerów.

Kolejnictwo



Stawienie wyzwań dalszej prywatyzacji i liberalizacji

- Aktywizacja członków w kampanii naszego transportu publicznego.
- W przynajmniej jednym kraju skuteczna kampania przeciwko prywatyzacji i liberalizacji kolei.
- Przydatny model skutecznego promowania przez związki alternatyw i budowania sojuszy z grupami pasażerskimi i innymi.

Promowanie polityki - najpierw bezpieczeństwo

- Zidentyfikowanie tendencji w zakresie bezpieczeństwa. Opublikowanie dossier ITF w sprawie wypadków kolejowych i wykorzystanie go w kampaniach afiliantów.

Strategie organizacyjne dla pracowników kolei

- Ustanowione strategie i metodologie, włącznie z koordynacją międzysektorową, dla wsparcia kampanii organizacyjnych związków nakierowanych na kluczowe cele.
- Sporządzenie mapy zdolności związkowej w dwóch korytarzach kolejowych i stworzenie strategii na lata 2018-2022 celem zwiększenia członkostwa i lewarowania związkowego.

Transport drogowy



Zorganizowanie niezwiązkowionych pracowników: kierowców międzynarodowych i zatrudnianych na umowę śmieciowe.

- Zwiększenie członkostwa i lewarowania związkowego wzdłuż gospodarczo i geograficznie strategicznych korytarzy drogowych. Co najmniej trzy projekty korytarzowe aktywnie koordynujące pracowników.
- Przewodzenie nacelowanych kampaniom międzynarodowym i stworzenie koordynacji związkowej.
- Co najmniej trzy lub cztery związki powiększone i wzmocnione przez kampanie organizacyjną wśród pracowników na umowach śmieciowych. Trenerzy / mentorzy w zakresie organizowania zatrudnianych śmieciowo w każdym regionie.
- Co najmniej jedna ważna kampania organizacyjna nacelowana na grupę pracowników transportu drogowego powiązaną w łańcuchu zaopatrzeniowym ; skutecznie zrealizowana.

BiHP, w tym spotkanie trójstronne w MOP, 2015

- Zidentyfikowanie specyficznych celów BiHP i zrealizowanie poprzez kampanie członkowskie i dialog z MOP.
- Wykorzystanie kodeksu dobrej praktyki MOP/IMO/UNECE i promowanie go przez afiliantów.
- Wspólne działania z sekcją dokerów ITF i z sekcją marynarzy ITF ws., bezpieczeństwa kontenerów.

Bezpieczne stawki

- Aktywnie wykorzystać koncepcję bezpiecznych stawek w co najmniej jednym regionie.
- Ustanowienie w MOP międz. norm pracy dla łańcuchów zaopatrzeniowych. Ustanowienie międzynarodowych lub regionalnych norm pracy dla dwóch istotnych wybranych łańcuchów zaopatrzeniowych.

Marynarze



Lepsze normy pracy i bezpieczeństwa

- Więcej ratyfikacji MLC i MOP 185.
- Wykorzystywanie systemu nadzoru MOP do skutecznego stawiania wyzwań państwom w zakresie wdrożenia MLC (i innych konwencji).

Pomaganie związkom w budowaniu możliwości organizowania

- Poprawa regulacji bezpieczeństwa w przepisach i konwencjach IMO.
- Zwiększenie zdolności związkowej i aktywizowanie członków w priorytetowych krajach.
- Relacje z chińskimi związkami umożliwiające skuteczniejsze reagowanie na przesunięcia gospodarcze i geograficzne w branży.
- Zakończenie 4.letniego programu offshore skoncentrowanego na kluczowych graczach branżowych w kluczowych krajach.

Projekty organizacyjne łańcucha zaopatrzeniowego i logistyki (SCALOPS)



Dostawy globalne.

- Kampania Chevron: ustanowienie organizacji związkowej w trzech kluczowych miejscach.
- Rozszerzenie pracy z DHL na innych wiodących graczy w branży: TNT FedEx, Geopost. Aktywne sieci związkowe.

Łańcuch zaopatrzeniowy – komponent lotniczy

- Zwiększone lewarowanie globalne u wiodących graczy branżowych zwłaszcza w utrzymaniu lotnictwa Boeing i Airbus, poprzez organizowanie łańcucha zaopatrzeniowego.
- Poprawa metodologii łańcucha zaopatrzeniowego.

Łańcuch zaopatrzeniowy – ropa i gaz

- Zwiększenie lewarowania globalnego w kluczowych spółkach i krajach. Zwiększenie siły związkowej w spółkach wielonarodowych, w tym Chevron w wybranych regionach, takich jak Świat Arabski.
- Poprawa metodologii łańcucha zaopatrzeniowego

Usługi turystyczne



Udział w ETEC (Europejskim Komitecie Porozumiewawczym Zw.Zaw. ds. Turystyki)

- Projekt bezpiecznego gospodarza ws. zwalczania wyzysku seksualnego dzieci w turystyce dostarczy wyraźne wytyczne dla związków (w tym koordynacja ze związkami lotniczymi ws. handlu dziećmi) a współpraca z TUF w sprawie analizy turystyki all-inclusive pomoże ustanowić jasną politykę w tym ważnym dla sekcji zagadnieniu.

Badanie / mapowanie w wybranych krajach Azji / Pacyfiku w koordynacji z IUG i UNI.

- Przeprowadzenie badania i mapowania celem przeprowadzenia projektów organizacyjnych w 2 krajach Azji Pacyfiku w koordynacji z UNI i IUF.

Wybranie spółek ponadnarodowych w koordynacji z IUF i UNI.

- Zidentyfikowanie i modelowanie na ponadnarodową spółkę turystyczną celem skoordynowania relacji afiliantów i zarządów ITF, IUF i UNI. Zidentyfikowanie obszarów potencjalnego organizowania.

Transport miejski



Strategiczne programy związkowe dot. wielonarodowych spółek pasażerskich.

- Powołanie aktywnych sieci związkowych naceLOWanych na kluczowe firmy. Ustanowienie globalnego dialogu z pracodawcą w co najmniej 1 firmie.

- Przystąpienie do programów organizacyjnych w Azji /Pacyfiku w reakcji na wzrost gospodarczy w regionie.
- Nabór pracowników transportu miejskiego do większych, silniejszych związków
- Skuteczniejsze akcje solidarnościowe w obronie prawa do strajku w operacjach transportu publicznego.

Kampania naszego transportu publicznego

- Osiągnięcia ustanowienia priorytetów poprzez wspólne z UITP prowadzenie kampanii i lobbowanie. Zbudowanie wokół tej sprawy relacji z innymi organizacjami.
- Koordynacja operacji między głównymi spółkami krajowymi. Uaktywnienie członkostwa.
- Skuteczniejsze działania solidarnościowe w obronie prawa do strajku w publicznych operacjach transportowych.
- Ustanowienie i skuteczne zrealizowanie kampanii zrównoważonego transportu. Uaktywnienie w ramach takiego programu kobiet i młodych pracowników.
- Powiększenie i wzmocnienie co najmniej trzech naszych związków poprzez kampanie organizacyjne wśród znacznej liczby pracowników transportu miejskiego zatrudnionych na umowach śmieciowych. Trenerzy / mentorzy w zakresie organizowania w sektorze nieformalnym w każdym regionie ITF.

Wdrożenie memorandum of understanding z UITP

- Wyznaczenie wspólnych zaleceń na temat szkolenia zawodowego i ochrony bezpieczeństwa personelu w transporcie publicznym.

Kobiety transportowcy



Wzrost siły związkowej przez organizowanie kobiet transportowców.

- Wybranie i osiągnięcie trzech kluczowych dla ITF celów związkowych wśród wiodących graczy w branży, hubów i korytarzy przy włączeniu realizacji strategii organizacyjnych kobiet.
- Sporządzenie mapy roli kobiet w nieformalnym transporcie i stworzenie strategii organizacyjnych dla kobiet transportowców.
- Osiągnięcie pomierzalnych celów w konkretnych projektach organizowania kobiet.
- Stworzenie i wdrożenie programów szkolenia kobiet.

Zagwarantowanie kobietom transportowcom postępu w zakresie podejmowania decyzji strategicznych.

- Poprzez strategie stworzone przez sekcje / regiony więcej kobiet pracujących uczestniczy w rolach decyzyjnych ITF.
- Ustalenie i zrealizowanie celów w zakresie zwiększenia liczby kobiet w rolach decyzyjnych wśród afiliantów.
- Przeszkolenie kobiet w ramach programów ITF przywództwa i mentorowania.
- Włączenie praw kobiet do priorytetowych programów i projektów ITF.

Wsparcie afiliantów dla zwiększenia akcji związkowych w sprawach dających lepsze członkostwo i aktywność związkową kobiet.

- Włączenie do kampanii naszego transportu publicznego spraw kobiet pracujących i pasażerów.
- Kampanie równości wśród afiliantów ws. skuteczniejszej obrony kobiet będących członkami.
- Wdrożenie silnej kampanii ITF ws. położenia kresu przemocy wobec kobiet, w sojuszu z innymi organizacjami.

Młodzi transportowcy



Docieranie do afiliantów poprzez sekcje i regiony.

- Młodzi pracownicy będą musieli przyczynić się do tego, aby wesprzeć i stworzyć strategie pracy związkowej, będącej częścią kluczowych kampanii ITF.
- Więcej afiliantów ITF podejmie działania angażujące i aktywizujące młodych pracowników. Więcej afiliantów ustanowi struktury młodych pracowników.
- Liczne krajowe komitety koordynacyjne ITF podejmą działania młodych pracowników i wprowadzą reprezentację młodych pracowników.
- Zwiększona zostanie aktywność młodych pracowników w wybranych krajach, gdzie stanowią oni szybko rosnącą część siły roboczej w dynamicznych gospodarkach.
- Wizytacje młodych pracowników będą organizowane dla doświadczenia sytuacji młodych transportowców w innych krajach.
- Włączenie młodych pracowników w projekty organizowania pracowników nieformalnych.

Rozwój przywództwa.

- Program przywództwa i program mentorowania umożliwi wielu młodym pracownikom odgrywania aktywniejszej i większej roli w swych związkach.

Zmiana klimatyczna.

- Angażowanie młodych pracowników w inicjatywy klimatyczne, włącznie z udziałem w konferencjach i wydarzeniach szkoleniowych.

Afryka



Wzmocnienie ITF.

- Aktywizacja członków w regionie celem realizacji wydajniejszej solidarności ze zwiększonym lewarowaniem i wpływaniem na wygrane w kluczowych sporach i kampaniach. Wzmocnienie struktury regionalnej i podregionalnej.
- Ustanowienie w większej liczbie krajów komitetów koordynacyjnych.
- Wzmocnienie zdolności organizacyjnej związków w kluczowych krajach.
- Zwiększenie uczestnictwa związkowego kobiet i młodych pracowników.

Organizowanie

- Związki organizujące znaczne skoncentrowanie pracowników nieformalnych w transporcie miejskim.
- Korytarzowe projekty organizacyjne zwiększające istniejące normy pracy i rokowania zbiorowe, dając bardziej strategiczne lewarowanie.

Stawienie wyzwań liberalizacji / obrona praw pracowników.

- Koordynacja przez ITF związków w regionalnym dialogu międzyrządowym, np. ECOWAS.

Świat arabski



Wzmocnienie rodziny ITF.

- Aktywizacja członków w regionie dla skuteczniejszego realizowania solidarności ze zwiększonym lewarowaniem i wpływaniem na wygrywanie kluczowych sporów i kampanii.
- Powołanie większej liczby krajowych komitetów koordynacyjnych.
- Skuteczniejszy udział związkowych kobiet i młodych pracowników.
- Wzmocnienie demokratycznych związków w Egipcie, Libii, Gazie / Zachodnim Brzegu i w innych miejscach, ze zdolnością organizacyjną.

Organizowanie.

- Zorganizowanie znacznej koncentracji nieformalnych transportowców.
- Związki koordynują i realizują lewarowanie w głównych hubach i korytarzach transportowych.
- Jak wyżej, ale wśród głównych graczy łańcucha zaopatrzeniowego ropy i gazu.
- Koordynowanie przez związki organizowania wśród kluczowych graczy branżowych w regionie np. Terminali APM, Qatar Airways, DHL.

Stawienie wyzwania liberalizacji / obrona praw pracy.

- Wywieranie istotnych nacisków ws. podstawowych praw związkowych i obywatelskich w państwach zatoki.
- Zajmowanie się przez związki prawami kobiet.

Azja / Pacyfik



- Wzmocnienie rodziny ITF.
- Wzmocnienie struktury regionalnej dla odzwierciedlenia przesunięcia geograficznego sił gospodarczych.
- Większa liczba krajowych komitetów koordynacyjnych, oraz wzmocnienie struktury podregionalnej.
- Stosunki strategiczne ze związkami zawodowymi w Chinach.
- Aktywizacja członków w regionie dla skuteczniejszego wyrażania solidarności ze zwiększonym lewarowaniem i wpływaniem na wygrywanie kluczowych sporów i kampanii.

Organizowanie.

- Istotne przesunięcie związkowe ze struktury związku opartej na firmach na strukturę obejmującej całą branżę.

Stawianie wyzwania liberalizacji / obrona norm pracy.

- Aktywniejsze uczestnictwo kobiet i młodych pracowników w związkach.
- Koordynacja związkowa i lewarowanie w głównych hubach transportowych i korytarzach.
- Koordynacja związkowa w projektach globalnych łańcuchów zaopatrzeniowych np. ropy i gazu, rybołówstwa.
- Koordynacja związkowa ws. organizowania wśród kluczowych graczy branży w regionie np. Air Asia, główne spółki transportu miejskiego.
- Nowe systemy masowego tranzytu, sporządzenie mapy i organizowanie zainicjowane w priorytetowych miejscach pracy.

- Koordynacja związkowa ITF w regionalnych dialogach międzyrządowych np. ASEAN.

Europa (ETF)



Stawienie wyzwania liberalizacji: promowanie zrównoważonego transportu.

- Sieć związków, ruchów społecznych, NGO powołana i działająca dla wspierania zrównoważonego transportu.
- Kampania na rzecz sprawiedliwej mobilności mająca wpływ na rządy i Komisję Europejską.
- Ustanowienie kampanii na rzecz kwalifikowanego transportu publicznego.
- Wzmocnienie wszystkich środków wpływania na Komisję Europejską, od skuteczniejszego dialogu społecznego do masowych demonstracji.

Ochrona praw związków zawodowych.

- Wzmocniona współpraca z EKZZ i innymi ETUF-ami
- Powołana Pan –Europejska sieć solidarnościowa włącznie z organizacjami społeczeństwa obywatelskiego i działająca jako część wspólnej Konferencji Społecznej oraz trwającego procesu Alter Summit.
- Powołanie Europejskiego Obserwatora Społecznego.
- Wprowadzenie środków zapobiegających dumpingowi społecznemu.

Silniejsze związki.

- Objęcie organizacją związkową więcej miejsc pracy w transporcie.
- Zwiększenie środków ETF na badania i rozbudowę możliwości.
- Zwiększenie działania ETF ws. Budowania zdolności i skoncentrowanie na mnożnikach związkowych.
- Większa jedność związkowa i zwiększenie liczby fuzji.
- Więcej krajowych komitetów koordynacyjnych.
- Aktywniejszy udział związkowy kobiet i młodych pracowników.
- Zidentyfikowanie kluczowych firm produkcyjnych i nacelowanie na projekty organizacyjne w łańcuchach zaopatrzeniowych.
- Związki w spółkach wielonarodowych współpracujące na rzecz wdrożenia rezolucji z Ponta Delgada.

Reprezentacja ponad-graniczna.

- Powołanie Funduszu ETF ds. organizowania trans-granicznego.

- Organizowanie pracowników migrujących.
- Pakty o pomocy wzajemnej między związkami dotyczące pracowników mobilnych.
- Ocena projektu dotyczącego przynależności do ETF indywidualnych członków.
- Wprowadzenie jakiejś formy zorganizowania pracowników zatrudniających się na własną rękę.

Ameryka Łacińska i Karaiby



Wzmocnienie ITF

- Aktywizacja członków w regionie dla skutecznego wyrażania solidarności ze zwiększonym lewarowaniem i wpływaniem na wygrywanie kluczowych sporów i kampanii oraz chronienia podstawowych praw związkowych.
- Krajowe komitety koordynacyjne w większej liczbie krajów.
- Aktywniejszy udział związkowy kobiet i młodych pracowników.
- Przesunięcie głównych związków ze struktury opartej na firmie do opartej na samej branży.
- Silniejsze reagowanie związków w pewnych krajach na geograficzne przesunięcia siły ekonomicznej.

Organizowanie.

- Związkowe organizowanie skoncentrowane na pracownikach nieformalnych.
- Koordynacja związkowa wśród kluczowych graczy branżowych w regionie, włącznie ze spółkami lokalnymi.
- Koordynacja związkowa w projektach globalnych łańcuchów zaopatrzeniowych np. w sektorze ropy i gazu, rybołówstwa.

Stawianie wyzwań liberalizacji.

- Regionalna koordynacja związkowa ITF w dialogu międzyrządowym, np. MERCUSOR.

10-16 August 2016
Congress theme document

**From global crisis
to global justice
– transport workers
fighting back**

Wiadomości ITF - Wiadomości ITF

Wiadomości ITF

Maersk zapowiada wprowadzenie układów ITF na czarterowanych statkach

Gigant żeglugowy Maersk uzgodnił, że zapewni aby każdy statek w jego czarterze został pokryty układem ITF lub podobną umową – co stanowi zabezpieczenie dla pokrytych układem załóg statków pod „tanią banderą” (FoC).

11/04/2016

Teraz Maersk ma zmienić swoje karty umów z czarterującymi, które będą musiały zawierać klauzulę, w której właściciele statków czarterowanych będą musieli udokumentować, że statki są pokryte układami ITF lub podobnymi układami.

Statki Grupy Maersk (własne i wyczarterowane) to obecnie około 500 statków.

Koordynator ITF Jacqueline Smith z aplauzem przyjmuje zobowiązania grupy. „*To dobra wiadomość*” mówi. „*To pokazuje, że Grupa Maersk osiąga wysokie standardy i zachowuje się w sposób odpowiedzialny i godny pochwały*”.

Dodaje: „*To kończy trwający dotąd spór, kiedy to, w niektórych przypadkach, czarterujący informowali Maersk, że mają na statkach układy, kiedy my dokładnie wiedzieliśmy, że ich faktycznie nie mają*”.



Na zdjęciu: morski koordynator ITF Jacqueline Smith

Te pomyślnie wiadomości zostały ogłoszone w Kopenhadze, na spotkaniu grupy ITF i Maersk (w skład której wchodzi członkowie związków zawodowych marynarzy i portowców działających na statkach i portach obsługiwanych pośrednio lub bezpośrednio przez Maersk). Spotkanie to odzwierciedliło zaangażowanie i pozytywne nastawienie firmy Maersk.

Jacqueline Smith skomentowała: „*W interesie wszystkich, zarówno Grupy Maersk, jak i ITF, leży utrzymanie dobrych relacji. Wielu pracowników transportu reprezentowanych przez nasze związki pracuje bezpośrednio dla Maersk lub za pośrednictwem spółek zależnych i jesteśmy zobowiązani do upewnienia się, że mają oni przyzwoite warunki pracy. Uważamy, że Maersk, jako główny gracz w branży żeglugowej, chce tego również, co jest jedyną sensowną drogą dla otwartego, prowadzonego w dobrej wierze, dialogu.*”

Tłumaczenie ze strony ITF:
Barbara Kubach- Chęcińska

ITF z radością przyjmuje wiadomość o zawarciu porozumienia przez polski związek zawodowy portowców.

„ITF stał ramię w ramię z polskimi portowcami gdy walczyli przeciwko stosowanym przez poprzednie kierownictwo praktykom zastraszania i nękania pracowników. Mamy nadzieję, że obecnie portowcy będą mieli lepsze warunki pracy, które są zgodne z tymi, które obowiązują w krajach sąsiadujących. To co najmniej to, na co zasługują.”

20/04/2016

Powiedział to vice przewodniczący Sekcji Dokerów ITF po tym jak dowiedział się, że polscy portowcy z „Solidarności”, afiliowani w ITF, podpisali układ zbiorowy z pracodawcą w gdańskim terminalu kontenerowym DCT.

Położyło to kres 3-letniemu gorzkiemu i trudnemu sporowi, który między innymi dotyczył zgłaszanych przez związkowców skarg na prześladowanie i nękanie przywódców związkowych. Polscy związkowcy otrzymywali wsparcie ze strony całej związkowej społeczności, zarówno w czasie demonstracji w DCT w Gdańsku, jak i w innych krajach europejskich, gdzie związkowcy protestowali przed biurami australijskiej firmy Macquaire – we Frankfurcie, Luksemburgu i Londynie - firmy, która jest większością właścicielem i zarządzającym DCT w Gdańsku.

To historyczne porozumienie zostało zawarte do dnia 31 marca 2019 roku i dotyczy warunków płacowych, godzin pracy, urlopów i dni wolnych dla 600 pracowników szybko rozwijającego się terminalu w północnej Polsce. Drugi terminal ma być otwarty w przyszłym roku a liczba pracowników wzrośnie do 1500. Ten nowy terminal ma stać się główną drogą przewozową do Rosji i Europy Środkowej.

Thorben Seebold powiedział: „*Wysyłamy ważną wiadomość do wszystkich właścicieli portów: nie uda się wam ob-*

nizać wynagrodzeń ani budować nowych portów, w których będziecie zatrudniać tanią siłę roboczą”.



Na zdjęciu: Thorben Seebold Drugi Wiceprzewodniczący Sekcji Dokerów ITF na konferencji prasowej w Gdańsku w sprawie DCT

Tłumaczenie ze strony ITF:
Barbara Kubach - Chęcińska

W dniu 22 kwietnia 2016 roku przewodniczący i dwaj vice-przewodniczący Sekcji Dokerów ITF skierowali do przewodniczącego NSZZ „Solidarność” w DCT list gratulacyjny wraz z zaproszeniem na posiedzenie Komitetu Sekcji Dokerów ITF w Londynie w dniu 9 maja 2016 r.

(Treść listu poniżej)

Adam Piotrowski, Przewodniczący
NSZZ „Solidarność” w DCT, Gdańsk S.A

22 kwietnia 2016

Drogi Adamie,

Piszemy w imieniu Sekcji Dokerów Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) aby przekazać wszystkim członkom „Solidarności” w DCT Gdańsk nasze najserdeczniejsze gratulacje za fantastyczny sukces jakim jest wywalczenie Układu Zbiorowego Pracy. To zwycięstwo jest szczególnie ważne dla naszej Sekcji ponieważ DCT stanowi główny terminal w Europie środkowej i wschodniej oraz Rosji, będąc największym międzynarodowym projektem handlowym w tym regionie, którego przeladunki, jak się oczekuje, osiągną 4 miliony jednostek TEU(twenty feet equivalent unit – jednostka (pojemności) odpowiadająca kontenerowi dwudziestostopowemu)

Kampania ta była długa i gorzka. Członkowie „Solidarności” poddawani byli groźbom i zastraszaniu, padli ofiarą represji i nie zapomnimy o tych por-

towcach, którzy dążąc do tego zwycięstwa w trakcie jej trwania utracili swoje miejsca pracy.

W ubiegłym roku w Perth, w Australii, związki zawodowe portowców z ITF obiecały całkowite poparcie dla „Solidarności”, po tym jak Łukasz Kozłowski poinformował ich o podjętej kampanii. Cieszymy się, że wiele związków zorganizowało demonstracje i udzieliło wsparcia podczas demonstracji przed siedzibami głównych akcjonariuszy i wywierało na nich nacisk aby zapewnić Waszym członkom należyte wsparcie. Nadal, stosownie do potrzeb, jesteśmy zobowiązani do wspierania Waszych działań.

Wasza siła, przywództwo i determinacja oraz współdziałanie są dla nas wszystkich inspiracją. Mamy nadzieję, że na bazie tego zwycięstwa, będziecie kontynuowali swój rozwój. Jak zawsze, można przyciągnąć więcej członków, znaleźć więcej działaczy i spodziewamy się, że zbudujecie jeszcze silniejszy oddział „Solidarności” w DCT. Mamy również nadzieję, że będziecie mogli uczestniczyć w pracach ITF i ETF.

Tymczasem chcielibyśmy zaprosić Was i członków Waszej Komisji do udziału w Komitecie Sekcji Dokerów ITF w dniu 9 maja abyśmy wspólnie, w naszej portowej rodzinie, uczcić Wasz sukces. Oczekujemy tego spotkania z Wami i pragnęlibyśmy pogratulować Wam osobiście.

Solidaryzujący się z Wami

Paddy Crumlin –Przewodniczący
Ray Familathe – Wiceprzewodniczący
Torben Seebold – Drugi Wiceprzewodniczący



Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce

Rosyjscy i ukraińscy marynarze dziękują za pomoc w Gdyni.

Na początku marca 2016, marynarze ze statku Zarechensk zwrócili się o pomoc do Grzegorza Dalekiego, Inspektora ITF w Gdyni. W czasie inspekcji okazało się, że marynarze mają zaległe wynagrodzenia za ponad dwa miesiące w związku z bankructwem.

W niedługim czasie do powyższego roszczenia doszły trzy kolejne załogi. I tak rosyjscy marynarze z trzech statków pod banderą Belgijską na redzie portu w Gdyni i jednego pod banderą Wysp Marshalla na redzie Malty – oczekiwali na pomoc w odzyskaniu zaległych wynagrodzeń oraz na repatriację.

Bank, który przejął nieuregulowane zobowiązania armatora wobec załóg na statkach: Zarechensk, Braschaat, Vyritsa i Kovdor – w rezultacie zabiegów Inspektora ITF został zobowiązany decyzją sądu do wypłaty zaległych wynagrodzeń marynarzy. Proces wypłaty wynagrodzeń uległ przyspieszeniu i był kontrolowany na bieżąco. Inspektor ITF pozostawał w stałym kontakcie telefonicznym i e-mailowym z załogami statków stojących na redzie Gdyni i Malty.

W miarę upływu czasu w związku brakiem możliwości zejścia na ląd oraz niepewnością co do dalszego rozwoju sytuacji, załogi coraz dotkliwiej odczuwały izolację.

Dla prawidłowego respektowania oraz wypełniania ratyfikowanej przez Polskę Konwencji MLC, 2006 Inspektor ITF Grzegorz Daleki poinformował odpowiednie Służby oraz Administrację Państwową o narastającym problemie.

W celu ochrony zdrowia psychicznego i fizycznego załóg konieczne było zapewnienie potrzebującym marynarzom dostępu do umiejscowionych na lądzie udogodnień socjalnych. Natychmiast odpowiednie działania podjął Ojciec Edward Prac – Europejski Koordynator „Apostleship of the Sea” w celu przyjęcia marynarzy w ośrodku „Stella Maris” i otoczenia ich opieką socjalną i duchową.

W wyniku rozmów Inspektora ITF z przedstawicielem banku, po bez mała trzech miesiącach na redzie, do portu w Gdyni zawinął statek „Vyritsa”. Załoga została przyjęta w ośrodku „Stella Maris” i otoczona opieką socjalną, medyczną i duchową, co dla przemęczonych marynarzy miało kapitalne znaczenie.

Marynarzom na dwóch pozostałych na redzie statkach zapewniono transport holownikiem na ląd, gdzie bez względu na porę, zawsze oczekiwał na nich Ojciec Edward Prac z gotowym do jazdy busem.

Dnia 6 czerwca 2016 roku załoga ze statku Vyritsa otrzymała zaległe wynagrodzenia, marynarzy podmieniono przez nową załogę i po trzech miesiącach oczekiwania rozpoczęła się ich powrót do domów.

Obecnie Inspektor ITF monitoruje przez cały czas rozwój sytuacji. „Liczymy na pozytywne rozwiązanie tej skomplikowanej sprawy. Razem z Ojcem Edwardem Pracem – Europejskim Koordynatorem Apostleship of the Sea, zapewniamy odpowiednią pomoc również pozostałym załogom” – powiedział Inspektor ITF Grzegorz Daleki.

Do losów marynarzy na trzech pozostałych statkach, powrócimy w kolejnym Biuletynie Morskim.



Zdjęcie: Archiwum Inspektorat ITF w Polsce



Zdjęcie: Archiwum Inspektorat ITF w Polsce



Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Wywiad z Tomaszem Michalakiem – Zastępcą Przewodniczącego Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” w sprawie kampanii Fair Transport Europe



1. Witaj Tomku, zostałeś wyznaczony przez Europejską Federację Transportowców (ETF) – europejską federację związkową zrzeszającą ponad 3.5 miliona pracowników transportu – na krajowego przedstawiciela Europejskiej Inicjatywy Obywatelskiej zainicjowanej przez ETF, o nazwie Fair Transport Europe. Zanim jednak przejdziemy do samej inicjatywy, powiedz proszę jaka jest obecna sytuacja „transportowców” w Europie?

Witam serdecznie,

Sytuacja w transporcie jest trudna, głównie z uwagi na warunki w jakich ta praca jest wykonywana – tj. szeroko pojęte bezpieczeństwo, warunki płacowe, socjalne oraz pozostałe warunki pracy – w tym czas przebywania w pracy z dala od domu i rodziny oraz czas powrotu.

Z jednej strony w ostatnich dwudziestu latach mamy gigantyczny skok ilościowy w wolumenach przewożonych towarów i pasażerów. Obserwujemy dynamiczny, wręcz „szalony” rozwój transportu drogowego rzeczy głównie w transporcie międzynarodowym, obserwujemy rozwój portów, przede wszystkim w Gdańsku i budowę terminala kontenerowego, w najbliższym czasie ma zostać otwarta druga część portu, bardzo zwiększając obrót przewożonych kontenerów.

Niestety zaobserwowaliśmy także upadki firm transportowych (np. RICO) czy stoczni (gdańska i szczecińska) oraz zawirowania związane z transportem lotniczym (np. LOT i EuroLOT).

Jestem kierowcą ciężarówki, więc też mój punkt widzenia jest silnie ukierunkowany na to co dzieje się na drogach. Na co dzień mam do czynienia z transportem drogowym rzeczy, transportem pasażerskim. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, w której jestem z-cą przewodniczącego na co dzień współpracuje z kolegami z Krajowych Sekcji kolejarzy, marynarzy, lotników, portów

morskich i drogownictwa. Jako Krajowy Łącznik Kampanii Fair Transport Europe mam za zadanie dzielenie się wiedzą o transporcie, ale także proszę o informacje z innych gałęzi transportu, możemy się dzielić tą wiedzą np. za pośrednictwem <https://www.facebook.com/FTEPolska>.

2. Czym jest Europejska Inicjatywa Obywatelska?

Europejska inicjatywa obywatelska (ECI) jest kluczowym instrumentem w całej kampanii FAIR TRANSPORT EUROPE. ECI jest inicjatywą niedawno wprowadzoną przez UE, wprowadzoną na mocy Traktatu z Lizbony, który wszedł w życie w 2012 roku. Pozwala ona obywatelom UE bezpośrednio uczestniczyć w rozwoju tego sektora w UE, wpływając na Komisję Europejską do podjęcia działań legislacyjnych lub poza legislacyjnych w dziedzinie, w której posiada ona kompetencje, np. w sprawie polityki transportowej. Inicjatywa obywatelska musi być poparta przez minimum milion obywateli UE pochodzących z co najmniej siedmiu z 28 państw członkowskich.

3. Jakie są cele inicjatywy Fair Transport Europe oraz co oznacza ona dla polskich pracowników sektora transportu?

Powszechne stosowanie transgranicznego dumpingu socjalnego stwarza zagrożenie dla spójności europejskiej i dobrze funkcjonującego swobodnego przepływu pracowników i usług. Mówimy tutaj o zaniżaniu płac lub ich wręcz nie wypłacanie, zniżanie standardów socjalnych i pracy oraz igranie z bezpieczeństwem przez stosowanie nielegalnych praktyk np. w transporcie drogowym.

Dlatego wspólne standardy są potrzebne dla sprawiedliwych warunków pracy i praw pracowniczych w europejskim sektorze transportu. **Taki właśnie jest sens kampanii FAIR TRANSPORT EUROPE.**

Inicjatywa obywatelska FAIR TRANSPORT EUROPE stawia przed Komisją Europejską siedem konkretnych propozycji, które można podjąć w celu poprawy warunków pracy oraz zapewnienia uczciwej konkurencji między przedsiębiorcami z firm o różnym profilu w sektorze transportu.

Wzywamy Komisję Europejską do:

1. Powołania grup roboczych z przedstawicielami uznanych partnerów społecznych w sektorze transportu, aby omówić środki w celu zapewnienia skutecznego wdrożenia dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników 96/71/WE; W ramach pakietu mobilności na rynku pracy, które zostały przedstawione do końca 2015 roku.

2. Stworzenia silnego prawodawstwo UE, aby skutecznie zwalczać istniejące i zapobiegać powstawaniu nowych firm typu skrzynki pocztowe – letterbox.
3. Rozwijania mechanizmów kontroli i egzekwowania prawa w celu zapewnienia jednolitego wdrażania i egzekwowania istniejących już przepisów o zatrudnieniu i warunkach socjalnych w transporcie, w tym dyrektywy 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dla przykładu:
 - Europejska platforma dla wszystkich odpowiednich kontroli i monitorowania pracy.
 - Dążenie do wyższego poziomu harmonizacji kar i grzywien.
 - Dyrektywa w sprawie minimalnych norm dotyczących inspekcji pracy (na podstawie konwencji MOP nr 81).
4. Zaproponowania przepisów o zakończeniu zatrudnienia w niewłaściwych formach umów o pracę, koniec z niepewną pracą (np.: umowy o dzieło, fikcyjne samozatrudnienie, etc.)
5. Zaproponowania zasady do ustalenia solidarnej odpowiedzialności w łańcuchach podwykonawstwa.
6. Zmiany dyrektywy 2001/23/WE w sprawie przejęcia przedsiębiorstw w celu uwzględnienia zmian w prawie własności w przypadku przejęć, fuzji i zamówień publicznych oraz o wyjaśnienie pojęcia „podmiotu gospodarczego” w taki sposób, aby rozszerzyć korzyści wynikające z dyrektywy dla pracowników w przypadku przetargów lub częściowej utraty zdolności do wykonywania pracy leżącej po stronie pracodawcy.
7. Podjęcia prac w celu powszechnego i jednoznacznego uznania europejskiej definicji dumpingu społecznego/socjalnego.

Oprócz tego należy dodać, że celem kampanii ETF jest także: wprowadzenie Europejskiej Karty Ubezpieczenia Społecznego. Uznania Związków Zawodowych, bo pomimo tego, iż wszystkie kraje Unii Europejskiej zatwierdziły „trzon” Międzynarodowej Organizacji Pracy to obserwujemy bardzo wiele przypadków ignorancji ze strony pracodawców, szczególnie przy negocjowaniu warunków pracy i płacy w tym także układów zbiorowych.

4. W jaki sposób prowadzisz kampanię „Fair transport” i jakie wydarzenia chciałbyś zainicjować w najbliższym czasie?

Kampanie Fair Transport Europe prowadzę za pośrednictwem informacji prasowych w biuletynach Solidarności, za pomocą SIS.

Ponadto udostępniam materiały organizacjom i stowarzyszeniom zainteresowanym transportem, np. TLP – związek pracodawców w transporcie drogowym, nawiązuję kontakt z mediami – ukazał się już artykuł na portalu 40ton.net. Oprócz tego staram się zachęcić znane osoby do mówie-

nia o kampanii, nawiązałem np. kontakt z Iwoną „Trucking Girl” Bleharczyk.

Informacje o kampanii można znaleźć na facebook’u, wkrótce będą także rozsyłane informacje za pomocą e-mail’a do członków związku.

W planach jeszcze jest prasa oraz telewizja, rozwieszenie plakatów informujących o kampanii w ośrodkach szkolenia kierowców.

5. Kto może poprzeć tą inicjatywę i w jaki sposób?

Inicjatywę obywatelską SPRAWIEDLIWY TRANSPORT EUROPA w szczególności powinni poprzeć wszyscy pracownicy transportu, ich rodziny i znajomi, mogą poprzeć ogólnie rzecz ujmując wszyscy obywatele Unii Europejskiej z prawnym głosem.

Podpisy zbierane są na dwa sposoby: pierwszy – przez Internet na stronie www.fairtransporteurope.eu, gdzie wypełnia się krótki formularz, podając podstawowe dane oraz numer PESEL. Drugi sposób to zbieranie podpisów w tradycyjnej formie – na arkuszach papierowych, które następnie za pośrednictwem Ministerstwa Infrastruktury trafią do Komisji Europejskiej.

6. Dziękuję za rozmowę. Czy chciałbyś jeszcze coś dodać? (jakiś apel do związkowców etc.)

Tak na zakończenie, apeluję do wszystkich ludzi dobrej woli o podpisywanie się pod petycją, o przekazywanie informacji o kampanii swoim rodzinom i znajomym, o zaglądanie na stronę kampanii, na facebook’a, o udostępnianie informacji dalej tak, aby trafiła ona do maksymalnej liczby odbiorców.

Wywiad przeprowadził: Adam Tylski



Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Z raportu Sekretarza Generalnego ETF (Nr 12)
czerwiec 2015 grudzień 2015



Przedmowa Sprawiedliwy Transport Europa

Kampania ETF na rzecz „Sprawiedliwy Transport Europa” weszła w trzeci miesiąc realizacji a sponsorowana przez ETF Europejska Inicjatywa

Obywatelska staje się obecnie widoczna wraz z większym zaangażowaniem się afiliantów ETF.

Walka z dumpingiem socjalnym stała się obecnie powszechnym celem nie tylko dla ruchu związków zawodowych, ale także dla licznych polityków. Od Przewodniczącego Komisji Europejskiej, Jean-Claude Juncker’a po Komisarz odpowiedzialną za transport, Violetę Bulc, a także licznych członków Parlamentu Europejskiego i innych oficjeli Komisji, odniesienia do dumpingu socjalnego nie spotykają się już z odmową, aczkolwiek nadal niezbędne jest zmaterializowanie słów w praktyczne środki odwracające aktualną sytuację.

Sekretariat mocno zaangażował się w promowanie kampanii „Sprawiedliwy Transport Europa” i liczne działania zaadresowane głównie do polityków już się odbyły lub będą miały miejsce w nadchodzących tygodniach. W tym samym czasie Komisja zaplanowała liczne inicjatywy sprzyjające celom ETF wyrażonym w tej kampanii. Pakiet Mobilności Pracy, Pakiet Lotnictwa Cywilnego oraz Pakiet Drogowy są niektórymi z propozycji ogłoszonych przez Komisję. Także Parlament Europejski zajmował się licznymi raportami, w których otwarcie wyrażano potrzebę wzmocnienia walki z dumpingiem socjalnym. ETF będzie kontynuowała swą interwencję, zwłaszcza wobec instytucji, aby zaproponowano ostatecznie konkretne rozwiązania celem położenia kresu, raz i na zawsze, tej nie dającej się akceptować sytuacji.

Kryzys uciekinierów: bezpieczeństwo kontra solidarność?

Na marginesie, na swym posiedzeniu w dniach 20 i 21 maja 2015 r., Komitet Wykonawczy ETF jednogłośnie przyjął rezolucję wzywającą Radę Europy do przyjęcia odpowiedzialności za migrację na M. Śródziemnym i kryzys azylowy.

W ciągu kolejnych miesięcy sytuacja stała się jeszcze bardziej dramatyczna a fala uchodźców z wojny syryjskiej

jeszcze bardziej komplikuje sytuację zbiegów z krajów północnej Afryki.

Brakowi skoordynowanej i solidarnościowej reakcji ze strony Państw Członkowskich UE, zawstydzający atak terrorystyczny w Paryżu w dniu 13 listopada, dodał wymiar nadwrażliwości w zakresie ochrony bezpieczeństwa, co niesie z sobą potencjał odłożenia zasad solidarności, które powinny decydować o decyzjach i działaniach Państw Członkowskich UE na rzecz udzielania pomocy tym w potrzebie.

Oblicze terroryzmu, czy to w Ankarze, w Bejrucie, w Egipcie lub w Paryżu jest takie samo i wywołuje międzynarodową, zdeterminowaną reakcję, interesującą w pierwszym rzędzie ludzi a nie biznesy. Wspólnota międzynarodowa powinna wyciągnąć nauki z błędów popełnionych przeszłości, kiedy to interwencje militarne doprowadziły w licznych krajach arabskich do chaosu, anarchii i proliferacji grup fundamentalistycznych, które czerpią siłę z pozabawionego nadziei pokolenia będącego skutkiem neokapitalizmu i oszczędności w Zachodniej Europie. Ruch związków zawodowych musi stanąć na linii frontu przeciwko stanowiskom populistycznym i ksenofobicznym wobec bezbronnych ludzi usiłujących uciec przed wojną i zapewnić swym rodzinom bezpieczne schronienie. Na terror i nietolerancję odpowiadamy solidaryzmem, wolnością i sprawiedliwością.

*Eduardo Chagas
Sekretarz Generalny ETF*

„Określ rzecz jaką można i należy wykonać , a my znajdziemy sposób” (Abraham Lincoln)

Transport Morski



Sektor żeglugowy otrzymuje Nagrodę Globalną Lloyd's List

Na prestiżowej ceremonii Nagrody Globalnej Lloyd's List, jednego z najstarszych na świecie pism branżowych,

ETF, ITF, ECSA oraz Międzynarodowa Izba Żeglugowa (ICS) odebrały nagrodę Marynarza Roku. Miało to miejsce 1 października 2015 kiedy sektor nagrodzono za jego wysiłki w ratowaniu migrantów na M. Śródziemnym.

W roku 2014 branża żeglugowa uratowała ponad 42.000 osób na morzu, podczas gdy do chwili obecnej w roku 2015 ponad 15.000 migrantów bezpiecznie przekazano na ląd przez statki handlowe. Nawet w sytuacji, kiedy od statków handlowych i ich załóg nie oczekuje się ani też nie są one wyposażone w środki do prowadzenia operacji ratowniczych na dużą skalę, odgrywają one tym niemniej istotną rolę w zapewnianiu humanitarnego traktowania uratowanych migrantów starających się dotrzeć drogą morską do Europy.

Kilka miesięcy wcześniej, w kwietniu 2015, związki marynarskie połączyły siły z europejskimi i globalnymi operatorami statków handlowych wysyłając wspólny list ostrzegający przywódców wszystkich 28 Państw Członkowskich, że kryzys migracyjny na M. Śródziemnym wymyka się spod kontroli. Domagali się pilnego działania ze strony rządów UE, konkretnie poprzez nadanie natychmiastowego priorytetu zwiększeniu środków na operacje poszukiwawczo-ratownicze. Równocześnie branża żeglugowa zasugerowała, aby UE i wspólnota międzynarodowa zapewniły uciekinierom i migrantom alternatywne środki znalezienia bezpieczeństwa, bez ryzykowania życia przekraczaniem M. Śródziemnego w nienadających się do tego celu łodziach.

ETF jest oczywiście wdzięczna, że poświęcenie marynarzy i ich zobowiązanie zostało uznane w postaci przyznania międzynarodowej nagrody. Jednak, korzystamy z tej okazji, aby powtórzyć wyzwanie do stworzenia wytycznych wspierających kapitanów i załogi mających do czynienia z tak nietypowymi dla siebie zadaniami.

Wspólna wizja Partnerów Społecznych w sprawie Przeglądu śródkresowego strategii przez Komisję



W dniu 22 maja ETF i ECSA, Europejscy Partnerzy Społeczni w Transporcie Morskim, zaprezentowali swój

wspólny dokument stanowiskowy na temat zagadnień socjalnych w dokonywanym przez Komisję przeglądzie śródkresowym strategii morskiej. Po raz pierwszy Partnerzy Społeczni wyrazili wspólną wizję dotyczącą przyszłości polityki transportu morskiego Komisji Europejskiej. Chociaż nie było to łatwe zadanie, wyraźnie demonstruje żywotność i skuteczność dialogu istniejącego na poziomie UE między Partnerami Społecznymi.

Partnerzy Społeczni nalegają w swym wspólnym przedłożeniu na potrzebę uczynienia wszystkiego, co możliwe w ramach tego przeglądu aby wzmocnić atrakcyjność branży żeglugowej UE, będącej ważnym źródłem miejsc pracy, zarówno na statkach - dla marynarzy szeregowych i oficerów - jak i na lądzie (bezpośrednio i pośrednio). W tym kontekście, UE powinna zapewnić perspektywę kariery na całe życie w branży morskiej i klastrach morskich oraz ułatwić awans z miejsc pracy szeregowych na oficerskie, a także mobilność pracowniczą w branżach morskich na obszarze całej Europy.

Partnerzy Społeczni zgłosili także potrzebę zapewnienia egzekwowania licznych wymagań międzynarodowych i europejskich, takich jak Międzynarodowa Konwencja o Normach Szkolenia Marynarzy, Wystawiania Świadectw i Pełnienia Wacht (STCW), oraz wezwali do ciągłego poprawiania norm Konwencji Pracy na Morzu.

Wspólny dokument stanowiskowy podkreśla dalej potrzebę stworzenia należytych ram udzielania, poprawiania i dostosowywania kształcenia i szkolenia załóg, na przykład poprzez większe wsparcie publiczne dla kształcenia i szkolenia, oraz poprzez ciągłe wsparcie dla projektów przedkładanych przez partnerów Społecznych w Transporcie Morskim w ramach ich Sektorowego Komitetu Dialogu Społecznego.

Wspólny dokument stanowiskowy będzie stanowił ważny wkład na rzecz trwającego przeglądu przez Komisję jej strategii morskiej 2009 - 2018. Dokument ten uzupełnia indywidualne odpowiedzi przedłożone w ramach konsultacji publicznych na początku roku.

Ważne jest odnotowanie, że wspólny dokument nie wyczerpuje tematu czynnika ludzkiego w żegludzie i potrzeby włączenia do europejskiej polityki transportu morskiego prawdziwie socjalnego rozdziału. Ten ostatni aspekt został dokładnie przeanalizowany w przedłożeniu własnym ETF w ramach konsultacji Komisji.



Parlament Europejski zajmie się Porozumieniem Partnerów Społecznych w Transporcie Morskim



Na sesji plenarnej w dniu 8 lipca 2015 Parlament Europejski przyjął porozumienie osiągnięte w trylogu z Radą UE w maju na temat propozycji Komisji Europejskiej odnośnie Dyrektywy zmieniającej Dyrektywy 2008/94/ WE, 2009/38/WE oraz 2002/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz Dyrektywy Rady 98/59/EW i 2001/23/WE, w odniesieniu do marynarzy. Zatwierdza prawo marynarzy do ochrony, informowania i konsultowania oraz fair i sprawiedliwych warunków pracy. To przyjęcie nastąpiło po porozumieniu partnerów społecznych osiągniętym pomiędzy ETF i ECSA w październiku 2014 roku i oznacza koniec długiego procesu rozpoczętego przed ośmiu laty.

Porozumienie Partnerów Społecznych zaprezentowane zostało Parlamentowi Europejskiemu i Radzie UE. Obie instytucje pochwały partnerów społecznych za osiągnięcie takiego konsensusu w sprawie ważnej dla branży żeglugowej w ogólności, a szczególnie dla jej marynarzy. Stąd, w pełni zajęto się porozumieniem i stanowiskami w jego kontekście obu instytucji UE.

Po tym przyjęciu, cztery Dyrektywy UE będą wkrótce miały zastosowanie do branży żeglugowej; konkretnie:

- Dyrektywa 2002/14/WE ws. informowania i konsultowania pracowników w UE
- Dyrektywa 2009/28/WE ws. powoływania Europejskich Rad Zakładowych dla celu informowania i konsultowania pracowników
- Dyrektywa 98/59/WE dotycząca zwolnień grupowych, oraz
- Dyrektywa 2001/23 o zabezpieczeniu praw pracowniczych w sytuacji przenoszenia działalności gospodarczej.

ECSA i ETF z wielkim zadowoleniem powitali przyjęcie porozumienia trójstronnego podczas sesji plenarnej parlamentu Europejskiego i wyrażają wdzięczność za wsparcie otrzymane przez kluczowych graczy w Parlamencie Europejskim i w Radzie UE.

Poprawki do MLC dotyczące porzucania marynarzy i odpowiedzialności armatorów: początek rokowań



Partnerzy Społeczni, ETF i ECSA, wyrazili zamiar negocjowania transpozycji poprawek do MLC z roku 2014 do prawa UE. ETF i ECSA z zadowoleniem przyjmują, że początkowa techniczna porada prawna była dość pozytywna odpowiadając czy poprawki do MLC z roku 2014 wchodzą w zakres Artykułu 153 TfUE- a w konsekwencji mogą stać się przedmiotem rokowań.

Partnerzy społeczni zwrócili się o sfinansowanie sesji negocjacyjnych w ramach finansowanego przez UE projektu. Ostatnio Sekretariaty obu organizacji poinformowane zostały przez DG EMPL, że wniosek o dofinansowanie został zatwierdzony, co oznacza, że ETF i ECSA mogą przystąpić do rokowań pod koniec roku 2015.





Przedmowa

Transport jest żywotnym składnikiem europejskiej gospodarki. Sektor transportu jest źródłem zarówno wzrostu jak i zatrudnienia. Wytwarza niemal 5% europejskiego PKB i zatrudnia bezpośrednio ponad 11 mln osób - 5% całkowitej siły roboczej¹.

Zharmonizowany Europejski Rynek Transportu jest ważny dla ułatwianie realnie swobodnego przepływu towarów i osób w ramach UE. Nie można negować wszelkich korzyści zintegrowanego Europejskiego Rynku Transportowego: lepszej mobilności, lepszego zrównoważenia środowiskowego, lepszej spójności wewnętrznej i międzynarodowej konkurencyjności UE.

Nie sposób jednak to osiągać ze szkodą dla fair wynagrodzeń i warunków pracy transportowców, jakości usług transportowych oraz bezpieczeństwa pasażerów, pracowników i towarów.

Wraz z otwarciem rynków na towary i usługi, rynek pracy stał się hubem gromadzącym pracowników różnych przynależności państwowych, kultur i wynagrodzeń.

Tak samo jak wspólne normy oraz przepisy w zakresie środowiska i bezpieczeństwa potrzebne są dla handlu towarami i usługami w ramach pojedynczego rynku europejskiego, potrzebne są także wspólne normy warunków pracy i praw socjalnych na europejskim rynku pracy.

Niniejszy dokument zawiera propozycje ważnych kroków w kierunku fair Europejskiego Rynku Transportowego. Jest oczywistością, że większość wyzwań rozwiązać można jedynie przy współpracy różnych instytucji UE i poziomów krajowych. Poprzez niniejszy dokument Europejska Federacja Transportowców zamierza wnieść wkład w lepszą i bardziej konstruktywną debatę na temat sposobów rozwiązania wyzwań, wobec jakich stają pracownicy transportu w całej Europie.

ETF wzywa europejskie organizacje pracodawców do opowiedzenia się za wspólnym znalezieniem szybkich rozwiązań pozwalających usunąć z europejskiego rynku transportowego tych operatorów, którzy omijają lub naruszają istniejące przepisy, korzystają z praktyk dumpingu socjalnego i opierają swe działania na nieuczciwej konkurencji.

Wzywamy Komisję Europejską, Parlament Europejski i rządy w całej Europie do zainicjowania i zaangażowania się w debatę z pracownikami transportu na temat przyszłości Europejskiego Rynku Transportowego, opartego na zrównoważonych podmiotach, z perspektywy ekonomicznej, środowiskowej, ale także socjalnej.

Lars Lindgren
Przewodniczący ETF



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

Eduardo Chagas
Sekretarz Generalny ETF

¹Studium : „Pojedynczy Rynek w Transporcie i Turystyce (Koszt zaniechania Europy)”, Zespół Badawczy Parlamentu Europejskiego, 2014



Dokument wizyjny "Europa Fair Transportu" Wizja ETF dotycząca przyszłości Transportu Europejskiego

Problem

Pozytywne wyniki żeglugi i potencjał wzrostu nie tworzą dość marynarskich miejsc pracy w UE. W czasach znaczącego bezrobocia, zwłaszcza wśród osób młodych, armatorzy nadal zastępują europejskich oficerów i marynarzy szeregowych nisko-kosztową załogą spoza Europy. Wyraźny i długotrwały spadek liczby marynarzy z UE - szczególnie oficerów i marynarzy szeregowych z krajów europejskich o wyższych kosztach - oraz wynikająca z tego erozja europejskiego know-how morskiego, wynika częściowo z niedoboru armatorów gotowych do szkolenia i zatrudniania następnego pokolenia marynarzy z UE, a częściowo z nieuregulowanego charakteru europejskich rynków żeglugowych.

Malejąca liczba doświadczonych marynarzy szeregowych i oficerów doprowadzi nieuchronnie do niedoboru umiejętności w ramach klastra morskiego UE potrzebującego doświadczenia marynarskiego.

Europejska polityka żeglugowa stała się synonimem nieregulowanej i zakłóconej konkurencji faworyzującej tych, którzy starają się działać na podstawie najmniejszego

wspólnego mianownika. Ponadto, niedobór wykwalifikowanych marynarzy europejskich, czy to szeregowych czy też oficerów, na obszarze Państw Członkowskich i w całej UE, był poważnie pomijany, co ostatecznie wpłynie negatywnie na normy bezpieczeństwa, eksploatację i utrzymanie statków, a także na relacje industrialne i środki ochrony morskiego i szerszego środowiska.

Dumping socjalny w sektorze transportu morskiego dokonuje spustoszenia: dla zrozumienia kontekstu, w jakim funkcjonuje żegluga, niezbędne jest przypomnienie, że statki pod tanimi banderami (FoC) korzystające z portów UE i dokonujące przewozów między krajami UE nie są regulowane na takim samym poziomie jak pod europejskimi banderami narodowymi, które związane są Dyrektywami UE, o których armatorzy mówią często, jako o "połączanej legislacji". Zbyt często armatorzy przechodzą pod FoC, aby ciąć wydatki załogowe, kosztem marynarzy europejskich. Jest to wygodny mechanizm dla głównych interesów żeglugowych pozwalający minimalizować ich koszty załogowe przez obniżanie norm i unikanie zobowiązań prawnych wobec marynarzy, takich jak ochrona zabezpieczenia społecznego pod banderami narodowymi. Krótkofalowa przewaga konkurencyjna wynikająca ze zderegulowanych rejestrów FoC została wielokrotnie potępiona przez ETF i nadal tak będzie. Praktyki te podważają równowagę konkurencyjną i promują dumping socjalny na niekorzyść armatorów z UE w rejestrach narodowych, którzy zobowiązani są do zatrudniania marynarzy z UE, nie wspominając już samych marynarzy.

Powszechnie wiadomo, że jeden z ostatnich bastionów zatrudnienia marynarzy z UE znajduje się na statkach wykonujących regularne przewozy pasażerskie i





promowe. Jednak raz jeszcze europejscy marynarze zagrożeni są także w tym sektorze ze strony tańszych pracowników. W szczególności, dyskryminacja w oparciu o stawki wynagrodzeń kontynuowana jest w niektórych Państwach Członkowskich nawet między marynarzami z UE, a od czasu wycofania propozycji Dyrektywy o obsadzie załogowej przez Komisję Europejską w roku 2004, instrument prawny zajmujący się dumpingiem socjalnym w europejskim sektorze promowym jest zarówno znacznie opóźniony jak i mający krytyczne znaczenie.

Cel

Rozwiązaniem nie może być nigdy zrekompensowanie spadku liczby marynarzy z UE miejscami pracy na lądzie w innych sektorach, ale odmłodzenie naszej bazy umiejętności morskich w Europie poprzez wprowadzenie regulacji i zainwestowanie w morskie możliwości zatrudnieniowe dla rezydentów UE. Skala tego wyzwania jest znacząca, ale znalezione musi być rozwiązanie równoważące konkurencyjność ze społeczno-gospodarczą potrzebą większej liczby i lepszych miejsc pracy dla marynarzy zamieszkałych w UE.

UE promować musi nabór i utrzymanie kwalifikowanych marynarzy europejskich albo stworzy ryzyko utraty zdolności eksploatacji i utrzymania zróżnicowanej floty żegludowej. Potrzebne jest pilne działanie, aby z przyszłego sektora transportu morskiego uczynić generator dobrobytu i miejsc pracy w żegludzie dla marynarzy mieszkających w UE.

Rozwiązania

ETF zwraca się do twórców polityki europejskiej i wszystkich zainteresowanych

gospodarką morską o podpisanie się pod 10 następującymi propozycjami

1. Wnosi się do zainteresowanych gospodarką morską UE oraz do Instytucji Europejskich o **połączenie sił w obejmującej całą UE kampanii na rzecz promowania większej liczby i lepszych miejsc pracy na morzu dla europejskich marynarzy, oficerów**.

W tym kontekście, zachodzi potrzeba stworzenia sprzyjającego środowiska dla powrotu pod bandery narodowe (do pierwszych rejestrów) tonażu kontrolowanego przez UE - zwłaszcza spod FoC i drugich rejestrów, dla unikania katastrofalnych konsekwencji wyścigu do dna, nieuczciwej konkurencji i praw dumpingu socjalnego.

2. Przerobiona Dyrektywa ws. warunków obsadowych w regularnych serwisach pasażerskich i promowych operujących między Państwami Członkowskimi musi zostać (ponownie) przedłożona przez ustawodawcę UE, celem zagwarantowania, że ustanowione jest równe pole gry dla wszystkich marynarzy pracujących na lub zaangażowanych w wyłącznych i regularnych przewozach w UE i powstrzymania spirali spadkowej w wynagrodzeniach oraz praktyk dyskryminacyjnych na podstawie przynależności państwowej i/lub miejsca zamieszkania albo bandery rejestru. Takie od dawna oczekiwane ramy ustawodawcze powinny zapewnić, że warunki zatrudnienia na statku operującym między różnymi państwami są takie jak obowiązujące w kraju stosującym wyższe normy- wyścig ku górze. Ponadto, ETF zaleca pilne przyjęcie podstaw prawnych ustanawiających prawo Państw Członkowskich do ustalania warunków



obsadowych na statkach świadczących na ich wodach usługi offshore.

3. Zniwelowanie luk w pomocy publicznej dla transportu morskiego: Granty pomocy publicznej nie przynoszą oczekiwanego skutku w zakresie powrotu do pierwszych rejestrów, szkolenia, zatrudnienia obywateli europejskich oraz dalszego korzystania z Tanich Bander (FoC). Pieniądze podatników UE wydawane są obecnie na zatrudnianie marynarzy spoza UE a armatorzy otrzymują korzyści, podczas gdy marynarze dostają niepewne zatrudnienie i pogarszające się warunki pracy. Luki wymagają zniwelowania, na przykład, spółki korzystające z podwójnego zarejestrowania, aby korzystać z podatku tonażowego, wykorzystywanie statków czarterowanych oraz korzystanie z pozbawionych reputacji agencji załogowych, włącznie z tymi spoza UE28. Ponadto, przyznawanie pomocy publicznej w przyszłości powinno być dozwolone, ale pod warunkiem, że wyraźnie na tym skorzystają marynarze z UE. Tak musi być nawet w sytuacji, kiedy Komisja opowiedziała się niedawno na rzecz status quo i postanowiła nie dokonywać zmian w sposobie przyznawania pomocy publicznej dla transportu morskiego.
4. Walka o powstrzymanie rozpowszechniania się współczesnej tendencji kryminalizacji marynarzy i znalezienie sposobu wprowadzania idei transponowania do prawa wspólnotowego Wytycznych IMO/MOP w sprawie Uczciwego Traktowania Marynarzy w Sytuacji Wypadku Morskiego oraz Kodeksu IMO dotyczącego dochodzeń w sprawie katastrof i wypadków morskich.
5. Utrzymywanie na wysokim miejscu w agendzie norm kwalifikowanego szkolenia, kształcenia i certyfikacji, przy równoczesnym zbadaniu możliwości dokonania przeglądu aktualnych programów kształcenia i szkolenia morskiego dla żeglugi i związanych sektorów. Poprawa naboru, szkolenia, perspektyw zatrudnienia i utrzymania europejskich marynarzy przy równoczesnym zagwarantowaniu przeznaczania przez spółki żeglugowe adekwatnej liczby miejsc szkoleniowych dla praktykantów, aby ułatwić ukończenie okresu szkolenia i wejścia na marynarski rynek pracy.
6. Osiągnięcie bezpieczniejszych warunków zatrudnienia na statkach pływających na europejskich wodach za pomocą przestrzegania obowiązków w zakresie maksymalnego czasu pracy i minimalnego czasu odpoczynku oraz wdrożenia przezroczystych i mandatoryjnych adekwatnych skal obsady załogowej dla obowiązków w zakresie bezpiecznej eksploatacji statków, poza krajowymi limitami terytorialnymi.
7. Dysponowanie prawem do zabezpieczenia społecznego i emerytury państwowej dla wszystkich marynarzy służących na statkach pod banderami UE - niezależnie od ich przynależności państwowej i miejsca zamieszkania - uznanym przez UE i rządy Państw Członkowskich.
8. Pomaganie sektorowi w większych wysiłkach na rzecz zredukowania śladu środowiskowego, przy równoczesnym zagwarantowaniu, że wszelkie uregulowania oparte będą na zasadzie niezależności od bandery. Ponadto wykorzystywanie systemu

Wytycznych Pomocy Publicznej (SAG) powinny być rozpatrzone dla modernizacji floty UE, oraz uczynienia jej bardziej przyjazną dla środowiska, włącznie z kontekstem narażania marynarzy na cząsteczki (emisje SO_x oraz NO_x) stwarzające potencjalne zagrożenie dla zdrowia, aczkolwiek wszelkie subsydia publiczne powinny być, co najmniej równe ze strony armatorów.

9. Wdrożenie koncepcji Fair Transport do żeglugi. Koncepcja ta powinna postrzegana być, jako sposób zapewnienia marynarzom sprawiedliwego miejsca w łańcuchu zaopatrzeniowym w kontekście bezpiecznego zatrudnienia, lepszych warunków pracy i życia na statkach, oraz nagradzanie armatorów z UE opowiadających się za popieraniem specyficznych kryteriów poprzez prawo do okazywania odznaki Fair Transport.

10. Zmiana wizerunku sektora zdominowanego przez mężczyzn na taki, w którym kobiety odgrywają pełną rolę. W czasie, kiedy wszystkie środki transportu poważnie zajmują się zagadnieniami równości i w ramach tego, bardziej przemawiają do kobiet, branża morska stanowi wyjątek, jeśli chodzi o ogólnie niski poziom udziału kobiet w zatrudnieniu. Wszelkie inicjatywy mające na celu uczynienie branży bardziej atrakcyjną dla kobiet powinny być wspierane. W tym kontekście, szczególną uwagę należy zwracać na: wizerunek zawodu morskiego; szkolenie; polityki naboru i ścieżek kariery; potrzebę miejsca pracy wolnego od molestowania i zastraszania; pogodzenie życia zawodowego z rodzinnym w oparciu o model niektórych krajów europejskich, gdzie udział kobiet marynarzy jest już znaczący.



Porady dla marynarzy

Morska Służba Asysty Telemedycznej

Morska Służba Asysty Telemedycznej (Służba TMAS) została powołana w 2012 r. przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w celu wykonywania zadań państwa związanych z udzielaniem porad medycznych marynarzom drogą radiową na morzu.

Dzięki lekarzom Służby TMAS członkowie załóg o polskiej narodowości na statkach na wodach całego świata, członkowie załóg na statkach znajdujących się w polskim rejonie odpowiedzialności SAR oraz ratownicy Służby SAR, mają w razie potrzeby zapewnioną fachową poradę co do sposobu postępowania z osobą chorą lub raną na pokładzie statku.

Do zadań Służby TMAS należy:

- udzielanie porad medycznych drogą radiową, w tym wspomaganie radą w zakresie diagnozy,
- wskazanie metod postępowania oraz zabezpieczenia medycznego chorych i rannych na pokładzie statku oraz co do decyzji dotyczącej zmiany planu podróży lub zmiany portu docelowego,
- udzielanie porad odnośnie konieczności przeprowadzenia ewakuacji medycznej,
- udzielanie wsparcia merytorycznego Służbie SAR w podejmowaniu właściwych decyzji w planowaniu, podejmowaniu i prowadzeniu akcji ratowniczych w zakresie stanu chorego.

Zadania Służby TMAS wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej (UCMMiT) w Gdyni.



Rozważaliśmy na podstawie powyższej informacji, w jaki sposób w praktyce marynarz może uzyskać pomoc, gdy znajdzie się w sytuacji, która wymagać będzie uzyskania natychmiastowej pomocy zdalnej od służby TMAS.

W tym celu skontaktowałam się z *dr n. med. Wojciechem Wołyniec, starszym asystentem w Klinice Chorób Zawodowych i Wewnętrznych UCMMiT*, koordynatorem służby TMAS w UCMMiT, aby udzielił czytelnikom Biuletynu Morskiego więcej informacji na temat działalności Morskiej Służby Asysty Telemedycznej.

1. W jaki sposób marynarz, który potrzebuje zdalnej porady medycznej może się skontaktować ze służbą TMAS?, prosiłabym w tym miejscu o wskazanie sposobu kontaktu.

Lekarz dyżurny służby TMAS dostępny jest całą dobę pod numerem telefonu (48)58 699 84 60. Rozmowa telefoniczna jest podstawową drogą komunikacji i jedyną w przypadku sytuacji nagłych. Często prosimy kapitanów o przesłanie dodatkowych danych (np. listy członków załogi, spisu leków znajdujących się na statku) pocztą elektroniczną (email: tmas@ucmmiit.gdynia.pl) lub faksem (048486998462). Jednak jest to tylko zawsze kontakt dodatkowy.

Najważniejszy jest zawsze kontakt telefoniczny.

2. Kto udziela zdalnej pomocy z ramienia Służby TMAS? Lekarze czy również ratownicy medyczni?

Porad udzielają tylko lekarze. W większości są to osoby ze specjalizacją z chorób wewnętrznych, medycyny pracy, medycyny morskiej i tropikalnej, chorób zakaźnych, kardiologii, lub lekarze w trakcie tych specjalizacji.

3. Czy do wykonywania pracy „zdalnie ratującego zdrowie i życie” niezbędne jest dodatkowe specjalistyczne przeszkolenie i szczególne predyspozycje?

W przypadku porad udzielanych w ramach służby TMAS mamy dwa podstawowe problemy – nie mamy bezpośredniego kontaktu z chorym, nie możemy go zbadać, wykonać jakichkolwiek badań, po drugie na morzu zdarzyć się może wszystko, a żaden lekarz nie posiada wiedzy z każdej dziedziny medycyny. W UCMMiT prowadzimy szkolenia dla lekarzy dyżurnych, analizujemy wcześniejsze przypadki, jednak musimy się liczyć z tym, że każdy kolejny przypadek może nas czymś zaskoczyć. Gdybym miał wskazać jakąś predyspozycję lekarza TMAS to powiedziałabym, że powinien on zawsze zachować spokój, zdrowy rozsądek i pokorę wobec własnych umiejętności i wiedzy. Lekarz dyżurny zawsze ma możliwość poprosić kapitana o ponowny kontakt, a w międzyczasie skonsultować się ze specjalistami w odpowiedniej dziedzinie medycyny.

Czy pomoc TMAS jest dostępna 24 h?

Tak, oczywiście.

5. Jak często marynarze korzystają ze zdalnej pomocy Służby, czy są prowadzone statystyki?

Miesięcznie udzielamy 2-3 porad. Nie jest to więc dużo. Były jednak dyżury gdy do lekarza dyżurnego dzwoniło kilku kapitanów. Dane dotyczące udzielanych porad raportujemy do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Taka praca jest zapewne wybitnie stresująca, ponieważ udzielający zdalnej pomocy bierze całkowitą odpowiedzialność za udzieloną poradę. Niejednokrotnie kontaktujący się marynarz jest zestresowany i przejęty stanem zdrowia swojego kolegi. Aby zminimalizować ryzyko udzielenia błędnej porady, czy są opracowane procedury dotyczące tego, jakie informacje musi przekazać podczas kontaktu z Państwem marynarz, aby Służba TMAS w sposób możliwie najbardziej skuteczny mogła pomóc? Jeżeli są takie, prosiłabym o wypunktowanie.

Podstawą przy udzielaniu każdej porady lekarskiej, także na lądzie jest dobrze zebrany wywiad. Oczekujemy więc od dzwoniących do nas kapitanów informacji nie tylko o aktualnych dolegliwościach chorego, ale także np. o jego wcześniejszych chorobach, przyjmowanych lekach, aktualnym ciśnieniu krwi, temperaturze ciała. Muszę przyznać, że dzwoniący kapitanowie zazwyczaj potrafią odpowiedzieć na tego typu pytania.

Po rozmowie potrafimy zazwyczaj postawić wstępne rozpoznanie (choć zawsze będzie ono dość ogólne) i dokładnie podać jakie leczenie objawowe jest wskazane. Możemy także podać jakie wykładniki choroby należy u chorego monitorować – np. stan świadomości, temperaturę, ilości oddawanego moczu, ciśnienie itd, i kiedy są one na tyle niepokojące, że chory powinien być przekazany pod opiekę lekarza.

Bardzo trudno jest jednoznacznie postawić dokładne szczegółowe rozpoznanie i włączyć leczenie przyczynowe, w wielu przypadkach bez zbadania chorego przez lekarza i wykonaniu badań jest to po prostu niemożliwe.

7. Czy pamięta Pan jakiś szczególny przypadek, który zapadł w pamięci?

Wszyscy najbardziej pamiętamy przypadki, w których poszkodowanych było kilka lub kilkanaście osób. Dotyczyły one rozbitków podejmowanych z tratwy i osób zatrutych. Są to jednak przypadki szczególne i mało mówią o typowych problemach.

Podam przykład z wczorajszego dyżuru – młody mężczyzna z krwimoczem, bólami brzucha, bólami przy oddawaniu moczu. W wywiadzie podejrzenie kamicy układu moczowego. Gdyby chory ten był na izbie przyjęć, mając do dyspozycji podstawowe badania laboratoryjne i USG, moglibyśmy w ciągu kilku godzin postawić pewne rozpoznanie i włączyć leczenie, może nawet skierować do oddziału urologii. W przypadku porady udzielonej przez telefon nie mamy pewności, czy nasz pacjent ma rzeczywiście napad kolki

w przebiegu kamicy, czy może zakażenie układu moczowego albo nowotwór pęcherza.

Proponowane przez nas postępowanie zawsze musi podlegać weryfikacji w czasie obserwacji chorego. Dlatego monitorowanie chorego i ponowny kontakt to postępowanie, które zawsze zalecamy jeżeli sytuacja nie jest jednoznaczna.

8. W jaki sposób wg Pana oceny należałoby informować marynarzy o możliwości korzystania z formy pomocy oferowanej przez TMAS?

Myślę, że dobrą formą informacji jest chociażby nasza rozmowa. Mam nadzieję, że ci którzy skorzystali z naszych porad stają się naszą najlepszą reklamą. Zauważyliśmy, że są kapitanowie, którzy dużo chętniej wykorzystują służbę TMAS niż inni. Widocznie w ich oczach (czy może uszach, bo znamy się tylko ze słyszenia) spełniamy swoją rolę.

Czy TMAS może wskazać zmianę planu trasy rejsu, zmianę portu docelowego ze względu na stan pacjenta i zakres jego obrażeń, mając na uwadze możliwość udzielenia jak najbardziej skutecznej bezpośredniej pomocy?

Jeżeli uważamy, że choremu powinna być udzielona profesjonalna medyczna pomoc to w zależności od sytuacji sugerujemy udanie się do najbliższego portu lub ewakuację. W takich przypadkach informujemy też służbę SAR.

Dla nas jako lekarzy najważniejsza jest ocena jak szybko profesjonalna pomoc jest potrzebna. Sposób, w jaki chory zostanie przekazany pod opiekę medyczną zależy już od innych służb.

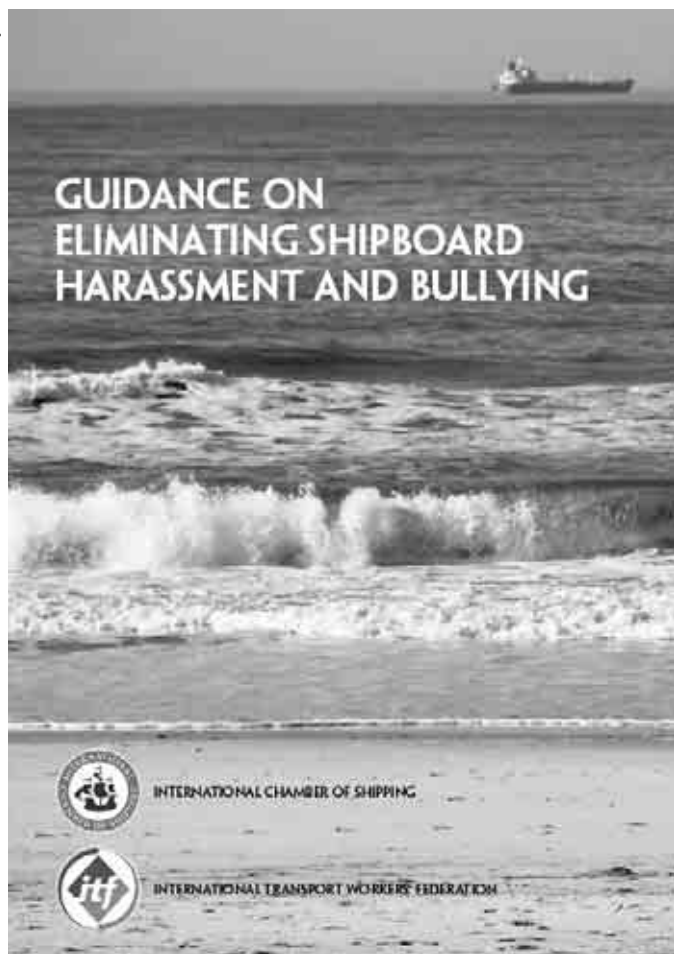
Prosiłabym na zakończenie naszej rozmowy o przekazanie kilku sugestii naszym czytelnikom, które z punktu widzenia Morskiej Służby Asysty Telemedycznej mogą ułatwić i przyspieszyć niesienie pomocy

Jeżeli będąc na morzu mają Państwo wątpliwości czy warto zadzwonić to proszę dzwonić. Pewnie w wielu przypadkach zaproponowane przez nas postępowanie będzie zgodne z tym, co sami byście zrobili. W innych jednak przypadkach nasza, nawet bardzo skromna, ze względu na odległości i oczywiste ograniczenia pomoc może uratować choremu życie.

Pytała: Bożena Szmajdzińska

Walka z molestowaniem i zastraszaniem w pracy

Powstała kolejna publikacja dotycząca molestowania, zastraszania, upokorzeń i dyskryminacji na statkach. Poprzednia, o której pisaliśmy w sierpniu 2015 roku przygotowana była przez ETF (Europejską Federację Transportowców) i ECSA (Stowarzyszenie Armatorów UE). Najnowsza o której wspominałyśmy, opublikowana w kwietniu 2016 r. jest bardzo zbliżona w treści lecz jest wytyczną o charakterze międzynarodowym. Publikacja została opracowana przez Międzynarodową Izbę Morską oraz ITF. Na dzień dzisiejszy jest ona dostępna jedynie w języku angielskim i może być pobrana z naszej strony internetowej.



Przypominamy najważniejsze zagadnienia dotyczące szeroko pojętego „harassment and bullying” opracowane przez przedstawicieli armatorów i marynarzy w celu poprawy sytuacji w miejscu pracy czyli na statkach.

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

Przykłady molestowania:

- wyświetlanie lub rozpowszechnianie materiałów obraźliwych czy dwuznacznych;
- wygłaszanie insynuacji, dowcipów, lubieżnych żartów czy seksistowskich/rasistowskich/homofobicznych uwag, używanie obraźliwego języka podczas mówienia o osobach niepełnosprawnych lub żartowanie z czyjegoś inwalidztwa;
- uwagi na temat fizycznego wyglądu lub charakteru innej osoby wywołujące zażenowanie lub sprawiające przykrość;
- poświęcanie niepożądanego uwagi w formie szpiegowania, śledzenia, zamęczania, albo nadmierne zwracanie uwagi w formie werbalnej czy fizycznej;

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

Przykłady zastraszania:

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

- wygłaszanie złośliwych plotek lub obrażanie kogoś (szczególnie ze względu na cechy chronione, takie jak wiek, rasa, stan cywilny, związek partnerski, ciążę i macierzyństwo, płeć, niepełnosprawność.

Osoby narażone na molestowanie i zastraszanie na pokładzie statku najczęściej odkładają sprawę do końca podróży i składają prośbę o przeniesienie na inny statek przed wypłynięciem w następny rejs – zamiast składania doniesienia. Sprawia to kłopoty logistyczne w firmie i utrudnia skuteczne eliminowanie przypadków molestowania i zastraszania.

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

T.L.

Morskie Jednostki Edukacyjne Świadomy wybór ?

Wybór swojej przyszłej drogi zawodowej nie zawsze jest prosty, z różnych przyczyn.

Po pierwsze, nie jest prosta i oczywista odpowiedź na pytanie – jak połączyć pasję do wykonywanego w przyszłości zawodu ze sposobem zarabiania pieniędzy.

Jak już stwierdzimy, że chcemy zostać Wilkiem Morskim, nie zapominajmy o uzyskaniu odpowiedzi na drugie, równie istotne pytanie - jak sprawdzić, czy szkoła/uczelnia którą wybraliśmy w gąszczu różnych kolorowych ofert edukacyjnych gwarantuje nam po ukończeniu nauki faktyczną karierę oficerską w żegludze międzynarodowej. Organizacja Marynarzy Kontraktowych postanowiła znaleźć odpowiedź na te pytania.

W projekcie Rozporządzenia w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych, który otrzymaliśmy do zaopiniowania, ustawodawca wymienił 43 funkcjonujące morskie jednostki edukacyjne., które kształcą na różnych poziomach, w zależności od posiadanego zakresu uznania wydanego przez Ministra Gospodarki Morskiej.

Natychmiast pojawiła się chęć uzyskania odpowiedzi na przytoczone na wstępie pytanie- czy szkoła/uczelnia którą wybraliśmy gwarantuje nam po ukończeniu edukacji faktyczną karierę oficerską w żegludze międzynarodowej.

Wg nas odpowiedź brzmi: **NIEKONIECZNIE**

Ponieważ mamy doświadczenia wynikające z prowadzenia spraw marynarzy, dotkniętych brakiem okresowego uznania Akademii Morskiej w kształceniu studentów zaocznych na poziomie zarządzania w latach 2006-2011, które uniemożliwiło im uzyskanie upragnionego dyplomu, udaliśmy się na stronę internetową Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, aby sprawdzić sposób umieszczania informacji na temat 43 wymienionych w Rozporządzeniu morskich jednostek edukacyjnych

Pod wskazanym linkiem na stronie Ministerstwa Gospodarki Morskiej nie znaleźliśmy wykazu wszystkich 43 uznanych morskich jednostek edukacyjnych, jedynie

3 uczelnie wyższe, ale bez szczegółowego wykazu zakresu uznania, jakich kierunków i specjalności uznanie dotyczy.

Szukając odpowiedzi, i w jak sposób rozpoczynający karierę na morzu może zweryfikować możliwości edukacyjne uczelni/szkoły, rozpoczęliśmy w lutym korespondencję z Ministerstwem w sprawie uzyskania odpowiedzi, gdzie możemy zlokalizować pozostałe 41 jednostki edukacyjne.

W wyniku wymiany korespondencji, została nam przesłana lista uznanych jednostek, ale bez danych dotyczących zakresu oraz terminu uznania.

Po naszym wskazaniu, że termin oraz zakres uznania jest niezbędny, aby podejmować decyzje co do wyboru przez przyszłych uczniów/studentów szkoły/uczelni, dnia

06/04/2016 r. pojawiła się na stronie Ministerstwa www.mgm.gov.pl lista wszystkich uznanych morskich jednostek edukacyjnych wraz z niezbędnymi informacjami.

Cieszy nas fakt, że dzięki naszej interwencji decyzja, co do wyboru przyszłej drogi zawodowej może być podjęta w oparciu o dostępną wiedzę w postaci opublikowanej listy uznanych jednostek edukacyjnych na stronie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej a nie poprzez przyzmat widniejącego w nazwie szkoły/uczelni słowa MORSKA w wielu odmianach.

Przykład, który przytoczę poniżej uzasadni powyższy tekst.

Jeżeli potencjalny uczeń podejmie decyzję o rozpoczęciu nauki w Technikum Morskim w Zachodniopomorskim Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej w Szczecinie, czy po ukończeniu edukacji, będzie posiadał tytuł oficera na poziomie operacyjnym w żegludze międzynarodowej?

Otóż nie, ponieważ szkoła posiada uznanie na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze krajowej na dyplom szypra II i I klasy.

Na stronie internetowej szkoły:

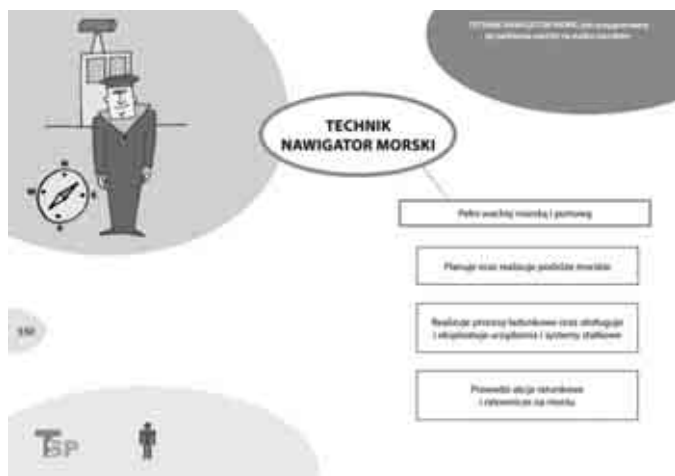
<http://www.zcemip.szczecin.pl/index.php/nasze-zawody>

czytamy, że kończąc edukację w tej placówce stajesz się ... nawigatorem morskim. Zapomniano rozwinąć to dziwne sformułowanie i dodać – stajesz się szyprem II i I klasy na poziomie operacyjnym w żegludze krajowej.



Oczywiście jest dostępny wykaz posiadanych przez szkołę certyfikatów, w tym certyfikat uznania, gdzie mo-

zemy dopiero doczytać na 2 stronie wspomnianego certyfikatu na 3 pozycji informację uzupełniająca do nadinterpretowanego przez szkołę sformułowania-nawigator morski czyli...szyper II i I klasy w żegludze krajowej



Zdjęcie z materiałów umieszczonych na stronie internetowej ZCEMiP

Zjawili się u nas absolwenci wspomnianej szkoły, którzy usłyszeli w Urzędzie Morskim, że praktyki morskie odbyte podczas edukacji w w/w placówce edukacyjnej, nie będą wliczone do uzyskania dyplomu oficera wachtowego w żegludze międzynarodowej z uwagi na **brak akredytacji szkoły na kształcenie na tym poziomie.**

Zapytali nas, jak to jest możliwe, ponieważ podjęli edukację w szkole, która zapewniała pracę u różnych armatorów na morzach i oceanach świata, a po czterech latach edukacji mogą zostać marynarzem w dziale pokładowym na poziomie pomocniczym w żegludze międzynarodowej.

Ten tytuł mogliby uzyskać po ukończeniu gimnazjum bez 4 lat edukacji w Technikum....

Podsumowując powyższy tekst pamiętajmy, że podstawą zaufania do potencjalnego oferenta oferującego edukację w morskiej jednostce edukacyjnej jest ciągła kontrola. Najlepiej poprzez obserwowanie daty rocznicowych audytów szkoły / uczelni. Informacje te dostępne są na stronie Ministerstwa www.mgm.gov.pl.

Bożena Szmajdzińska

Wymiana świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowych świadectw specjalistycznych

1. Bezterminowe świadectwa z przeszkoleń w zakresie:

- ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,
- ratownika,
- starszego ratownika

zachowują ważność do dnia 31.12.2016 r. i podlegają wymianie na wniosek zainteresowanego w Urzędzie Morskim na dokumenty terminowe, których datę ważności

ustalasięna 5lat od dnia wystawienia nowego dokumentu.

Wymagane dokumenty:

- wniosek,
- zdjęcie (do dokumentów z fotografią),
- dowód wniesienia opłaty.

2. Świadectwa z przeszkoleń w zakresie:

- wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym,
- wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania,
- obsługi i wykorzystania ECDIS, dowodzenia siłownia okrętową,
- nautycznego dowodzenia statkiem

podlegają wymianie na wniosek zainteresowanego w Urzędzie Morskim.

Wymagane dokumenty:

- wniosek,
- zdjęcie (do dokumentów z fotografią),
- dowód wniesienia opłaty.

UWAGA! NA ŚWIADECTWA W PKT. 1 I 2 WNIOSKI NALEŻY SKŁADAĆ DO 31.12.2016 R.

3. Terminowe świadectwa z przeszkoleń w zakresie:

- elementarnej pomocy medycznej,
- bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej

podlegają wymianie na świadectwa bezterminowe w Urzędzie Morskim na wniosek zainteresowanego.

Wymagane dokumenty:

- wniosek,
- dowód wniesienia opłaty.

B.S. na podstawie informacji stron internetowych Urzędu Morskiego w Gdyni i w Szczecinie

Porady medyczne przed pierwszym wyjazdem na statek

Poniższą informację przekazujemy jedynie jako możliwość zabezpieczenia się przed wyjazdem do krajów tropikalnych, aby uniknąć przykrych konsekwencji zdrowotnych. Nie każdy armator nakłada obowiązek szczepienia się na poniższe choroby, ale każdy powinien zadbać o swoje bezpieczeństwo.

Lista wybranych chorób i dostępność szczepionek

Nazwa choroby	Szczepionka - uwagi	Czas utrzymania się odporności
Biegunka podróżnych	Szczepionka przeciw cholerze zapewnia częściową odporność.	6 miesięcy

Nazwa choroby	Szczepionka - uwagi	Czas utrzymania się odporności
Cholera	Dostępna.	2 lata
Dur brzuszny	Dostępna.	3 lata
Japońskie zapalenie mózgu	Dostępna.	Zależy od rodzaju szczepionki
Zakażenia meningokokowe	Dostępna.	3 lata
Poliomyelitis	Dostępna.	Co najmniej 10 lat
Wirusowe zapalenie wątroby	Dostępne jest szczepienie przeciw WZW A i WZW B (również jako preparat łączony).	Całe życie
Żółta gorączka	W niektórych krajach szczepionka jest obowiązkowa.	10 lat
Tęzec, błonica	Dla dorosłych dawki przypominające.	10 lat

Szczepienie przeciw żółtej gorączce jest obowiązkowe: lista krajów (stan na dzień 1.10.2015r.)

- Angola,
 - Benin,
 - Burkina Faso,
 - Burundi,
 - Demokratyczna Republika Konga,
 - Gabon,
 - Ghana,
 - Gujana Francuska,
 - Kamerun,
 - Kongo,
 - Liberia,
 - Mali,
 - Niger,
 - Republika Środkowoafrykańska,
 - Rwanda,
 - Sierra Leone,
 - Togo,
 - Wybrzeże Kości Słoniowej.
1. Należy na bieżąco sprawdzać aktualność tej listy
W niektórych państwach szczepienie przeciw żółtej gorączce nie jest obowiązkowe, jeśli podróżny przyjedzie z kraju, w którym NIE występuje żółta gorączka. W przypadku podróży przez kilka krajów tzw. tranzytem, sytuacja na granicy jest inna: urzędnik może wymagać dowodu szczepienia (Żółtej książeczki - Międzynarodowego Świadectwa Szczepień - International Certificate of Vaccination)
 2. Nie ma wytycznych, ile szczepionek można przyjąć w jednym dniu: zwykle lekarz zaleca podać maksymalnie 4 jednocześnie.

Biegunka

Biegunka to najczęstszy problem zdrowotny, występuje u ponad połowy wyjeżdżających, szczególnie w rejonach o niskim standardzie higieny żywienia. Najważniejsze w zapobieganiu biegunce podróżnych jest przestrzeganie zasady BOIL IT, PEEL IT, COOK IT OR FORGET IT.

- należy myć ręce, zaopatrzyć się w żel antybakteryjny,
- zęby myć wodą uzdatnioną lub mineralną,
- unikać potraw zawierających surowe składniki, sosy na bazie majonezu,
- rozważnie wybierać dania z ryb i owoców morza (szczególnie łatwo się psują),
- pić tylko napoje fabrycznie zamknięte, bezwzględnie unikać kostek lodu w napojach.

Nie zaleca się stosowania antybiotyków profilaktycznie. W przypadku zachorowania należy bardzo dbać o odpowiednie nawodnienie („doustne kroplówki”, np. Gastrolit lub Oksalit, dużo płynów). Przez kilka dni warto zastosować dietę lekkostrawną.

Kiedy szukać pomocy lekarskiej? Jeśli pacjent zauważy krew w stolcu, gorączka nie mija, występują bardzo silne bóle brzucha, nie ma wypróżnienia i gazów, nie ustępują wymioty, w stanach znacznego odwodnienia.

BS na podstawie <http://www.ucmmit.gdynia.pl/>

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

Marynarskie umowy o pracę

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

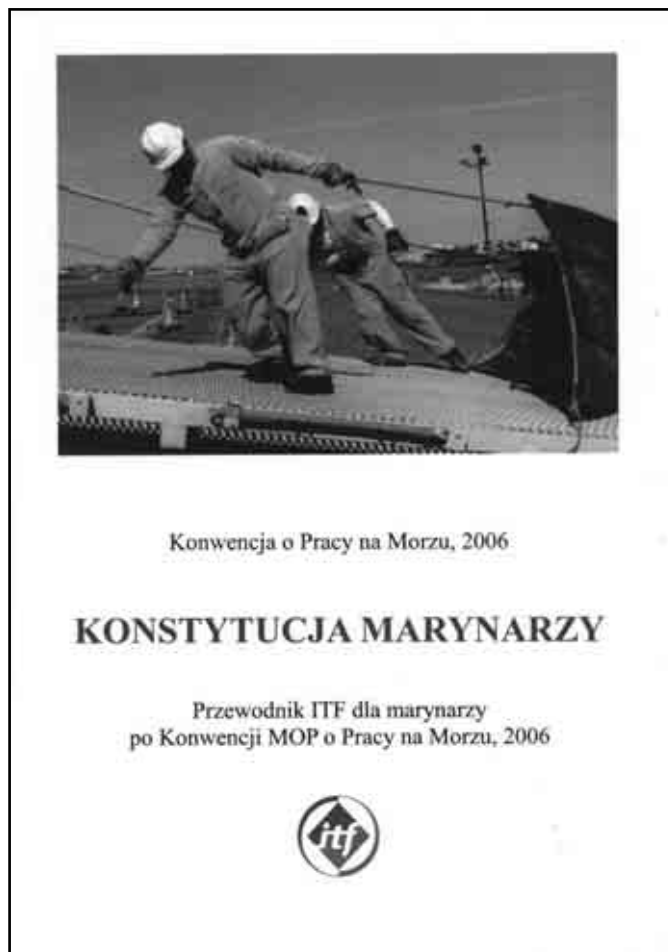
1. Nigdy nie podejmuj pracy na statku bez podpisania umowy o pracę lub kontraktu ustalającego zasady i warunki Twojego zatrudnienia.
2. Twój kontrakt musi być podpisany przez Ciebie oraz Twojego pracodawcę, być łatwo zrozumiały i możliwy do egzekwowania na drodze prawnej. Po stronie pracodawcy kontrakt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

Co musi się znajdować w Twoim kontrakcie:

- Twoje pełne imię i nazwisko, data oraz miejsce urodzenia
- Nazwa armatora oraz jego siedziba
- Miejsce i datę zawarcia umowy
- Stanowisko na statku
- Wysokość wynagrodzenia i sposób jego naliczenia
- Wymiar corocznego, płatnego urlopu
- Warunki rozwiązania umowy, włącznie z okresem wypowiedzenia dla umów na czas nieoznaczony (nie może on być mniejszy dla armatora niż dla marynarza tj., nie możesz zostać poproszony o złożenie wypowiedzenia 2-miesięcznego, jeśli armatora obowiązuje w tym zakresie okres jednego miesiąca)
- Datę wygaśnięcia, jeśli umowa sporządzona została na czas określony
- Port docelowy, jeśli umowa sporządzona została na konkretną podróż musisz znać okres czasu od czasu zawinięcia do chwili Twojego wyokrętowania
- Świadczenia z tytułu ochrony zdrowia i zabezpieczenia społecznego ze strony armatora
- Szczegóły dotyczące Twojej repatriacji
- Odniesienie do CBA, jeśli ma to zastosowanie
- Wszelkie inne szczegóły wymagane przez prawo krajowe

Wynagrodzenia

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



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

Na podstawie Przewodnika ITF dla marynarzy po Konwencji MOP o Pracy na Morzu, 2006



Ankieta dot. przemęczenia załóg szeregowych (dotyczy działu hotelowego/cateringowego)

1. Na jakim stanowisku pracujesz?

Chief Steward Cook Steward

2. Na jakim rodzaju statku jesteś zatrudniony?

Zbiornikowiec Masowiec Kontenerowiec Ro/Ro Zaopatrzeniowiec

Przybrzeżne Pasażerskie offshore/specjalistyczny

3. Bandera statku DWT.....

4. Jak długie są kontrakty, które odbywasz?

	Codziennie	W większość dni	5-10 dni w miesiącu	Mniej niż 5 dni w miesiącu
Jak często czujesz się wyczerpany po dniu pracy?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jak często „źle” śpisz po dniu pracy?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jak często odczuwasz, że Twoja praca sprawiła ci problemy?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Odczuwam zestresowanie w pracy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Odnoszę wrażenie, że wymaga się abym pracował szybciej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jak często po dniu pracy masz czas „dla siebie” i jak często z niego korzystasz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Czy pracujesz dłużej, niż wykazuje to Twoja karta czasu pracy? TAK/NIE

6. Czy różnice kulturowe utrudniają przyrządzanie posiłków dla złóg statków? TAK/NIE

Jeżeli TAK, to jakie problemy dostrzegasz?

.....

7. Czy MLC zwiększyła Twoje obciążenie pracą z powodu zadań administracyjnych (np. procedury kontrolne)? TAK/NIE

Dlaczego?.....

.....

8. Czy MLC zwiększyła obciążenie pracą z powodu większych wymagań odnośnie normy wyżywienia (np. jakości posiłków)? TAK/NIE

Dlaczego?.....

9. Czy zostałeś odpowiednio przeszkolony ze względu na zwiększenie zakresu Twoich obowiązków? **TAK/NIE**

Dlaczego?.....

10. Czy MLC zwiększyła obciążenie pracą ze względu na większe wymagania odnośnie czystości i ogólnej higieny? **TAK/NIE**

Dlaczego?

11. Czy MLC zwiększyła generalnie twoje obciążenie pracą? **TAK/NIE**

Dlaczego?.....

12. Czy personel hotelowy /kuchenny jest zbyt mało liczny dla spełnienia wymagań i zamierzeń MLC? **TAK/NIE**

13. Czy w razie konieczności możemy się z Tobą skontaktować dla uzyskania dalszych informacji **TAK/NIE**
Jeżeli tak-podaj swoje dane kontaktowe, jeżeli nie, ankieta pozostaje anonimowa

Dane kontaktowe:

Imię i Nazwisko :.....

E-mail:.....

Telefon komórkowy.....

WSZELKIE INFORMACJE PERSONALNE BĘDĄ ŚCIŚLE POUFNE.
Dziękujemy za poświęcenie czasu na wypełnienie niniejszej ankiety.
Ankiety można wysłać pocztą lub e-mailem na adres:
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia
gdynia@nms.org.pl



PRZYŁĄCZ SIĘ DO NAS!

- ❖ Czy warto mieć przedstawicieli przy ILO, IMO, EU i innych ciałach międzynarodowych, gdzie rozstrzyga się o warunkach pracy i życia Marynarzy?
- ❖ Czy warto mieć świadomość, że ITF to ponad 700 związków zawodowych w różnych sektorach transportu na całym świecie, zdolnych uczynić pomocy Marynarzom w potrzebie?
- ❖ Czy jesteś gotów przyjąć na siebie część ciężaru funkcjonowania i przyszłego rozwoju ITF?

Jeśli **TAK**

Również **TY** możesz być częścią 4.5 milionowej, ogólnoswiatowej rodziny ITF!

Wystarczy wypełnić poniższą deklarację i odesłać ją na jedną z adresów Organizacji wchodzących w skład **Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.**



DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

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

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

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

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

Nazwisko			
Imię		PESEL	
Adres zamieszkania - miejscowość		Kod pocztowy	
Ulica		Nr domu	Nr lokalu
Telefon		Telefon komórkowy	
Adres e-mail			
Zakład pracy			
Adres - miejscowość		Kod pocztowy	
Ulica		Numer	

Wypełnienie formularza jest dobrowolne. Formularz jest przeznaczony dla członków NSZZ „Solidarność” i służy do celów statystycznych. Nie należy go rozpowszechniać. Formularz jest własnością NSZZ „Solidarność” i może być wykorzystany do celów promocyjnych i informacyjnych. Formularz jest przeznaczony dla członków NSZZ „Solidarność” i służy do celów statystycznych. Nie należy go rozpowszechniać. Formularz jest własnością NSZZ „Solidarność” i może być wykorzystany do celów promocyjnych i informacyjnych.

Data

Podpis

**Suma
odzyskanych
zaległych wynagrodzeń
(2014)**



*Zawiera 19 mln USD odzyskanych z jednej firmy, z ponad 28 statków

(2015)



Każdego roku związki afiliowane przy ITF odzyskują od armatorów miliony dolarów zaległych i zaniżonych płac marynarzy (często wcale nie wypłaconych). Czasami powodem tego stanu rzeczy jest brak Układów Zbiorowych. Bywa też, że akceptowany Układ Zbiorowy został przez armatora podpisany, ale armator systematycznie oszukuje załogi i ich rodziny przez prowadzenie systemu „podwójnych list płacowych”.

„Tanie bandery” nie są dla twojej wygody. ITF istnieje po to, by pomagać załogom tych statków!

ARMATOR.....
 STATEK.....
 BANDERA.....
 STANOWISKO.....
 AGENT POŚREDNICZĄCY.....
 DATA URODZENIA.....
 NAJBLIŻSZY KREWNY.....
 KONTAKT DO KREWNYCH.....

SKŁADKI BĘDĘ OPLACAŁ rocznie/półrocznie

JAKICH DZIAŁAŃ OCZEKUJESZ OD ZWIĄZKU.....

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność"
 jest organizacją NIEZALEŻNĄ od armatorów
 i nigdy nie ujawnia faktu wstąpienia do Związku.

ul. Szarotki 8
 71-604 Szczecin
 tel. 91 422-33-11
 szczecin@nms.org

ul. Waszyngtona 34/36
 81-342 Gdynia
 tel. 58 621 85 43
 gdynia@nms.org.pl

www.solidarnosc.nms.org.pl

JOIN THE ITF FAMILY

PRZYŁĄCZ SIĘ
 DO MARYNARSKIEJ
 RODZINY ITF



**National Maritime Section
 NSZZ "Solidarność"**

Wypełnij formularz na odwrocie wraz z deklaracją i odeślij go

Krajowej Sekcji Morskiej
 Marynarzy i Rybaków
 NSZZ "Solidarność"

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Wypadek przy pracy na statku Supratar pod banderą Wypł Marsha.

W środku nocy pod koniec listopada 2015 r. trzeciego mechanika obudził ostry ból prawej nogi.

Dzień wcześniej remontował głowicę agregatu, przy której trochę się namęczył bo brakowało odpowiedniej ilości wciągarek łańcuchowych.

Ból był tak nieznośny, że natychmiast zwrócił się o pomoc do drugiego oficera, który zaaplikował mu leki przeciwbólne.

Rano z nieustającym bólem zwlekł się z koi do pracy ale starszy mechanik odesłał go z powrotem do kabiny.

Po trzech dniach statek zawinął do jednego z portów w Chinach gdzie agent zawiózł go do lekarza. Okazało się, że ból spowodowany jest wysunięciem się trzech krążków międzykręgowych kręgosłupa z uciskiem na nerw kulszowy. W dniu 4-go grudnia III mech. został wymustrowany i repatriowany do kraju.

W Polsce w szpitalu wykonano selektywną blokadę transforaminálną i zalecono leczenie objawowe do czasu podjęcia decyzji o leczeniu interwencyjnym.

Obawiając się operacji chirurgicznej III mechanik po konsultacji medycznych zdecydował się na farmakoterapię (blokadę kręgosłupa lekami przeciwbólowymi i przeciwzapalnymi) oraz rehabilitację. Czując się w wyniku tych zabiegów lepiej i licząc na obiecany przez armatora kolejny kontrakt, udał się na początku lutego do przychodni medycznej na placu Rodła nr 8 w Szczecinie celem wyrobienia (zgodnie z poleceniem armatora) nowego świadectwa zdrowia.

Po badaniach w dniu 3 lutego 2016 r. otrzymał świadectwo zdrowia niezbędne do pracy na morzu ale niestety z adnotacją o treści: „ograniczenie dźwignia ciężarów powyżej 10 kg”. Bez zastanowienia się przesłał te świadectwo do polskiego przedstawiciela armatora oczekując na rychłe podpisanie nowego kontraktu i zamustrowanie na statek.

Ponieważ od dłuższego czasu posiadał dyplom mechanika II klasy zgodnie z obietnicą armatora liczył również na awans.

Jednak po otrzymaniu nowego świadectwa zdrowia armator wycofał się z wszystkich obietnic dając mu do zrozumienia, że czeka na opinię ubezpieczyciela czy limit dźwignia do 10 kg nie stanowi przeszkody w ponownym zatrudnieniu.

Zaniepokojony z powodu takiej sytuacji i zdenerwowany faktem nie otrzymania całej należnej kwoty za okres zwolnień lekarskich i opłaconych kosztów leczenia III

mech. dopiero teraz zwrócił się o poradę i pomoc do OMK NSZZ „Solidarność” do której należał od ponad 10 lat.

W wyniku interwencji związku oraz Koordynatora ITF z Francji (na statku obowiązywał układ zbiorowy IBF zawarty przez francuski związek zawodowy) armator wypłacił wszystkie zaległe należności z nawiązką i skierował III mech. na badanie medyczne do wyznaczonego przez armatora/ubezpieczyciela lekarza. Autoryzowany specjalista - lekarz medycyny morskiej i tropikalnej określił stopień utraty zdrowia III mechanika w wysokości 10%.

Pozostał jednak problem czy jego stan zdrowia – ograniczenie dźwignia ciężarów do 10 kg – nie będzie przeszkodą w uzyskaniu pracy na morzu; takie ograniczenie dla mechanika z pewnością będzie.

Zgodnie z treścią układu zbiorowego armator powinien pokryć wszystkie niezbędne koszty leczenia plus wypłacać III mechanikowi co miesiąc wynagrodzenie zasadnicze (basic) do czasu wyzdrowienia lub do czasu uznania stałego uszczerbku na zdrowiu i wypłacenia jednorazowego ekwiwalentu pieniężnego z tego tytułu.

Moim zdaniem III mechanik niepotrzebnie pospieszył się z wyrobieniem nowego świadectwa zdrowia i przekazaniem jego do armatora i to jeszcze z zapisem o ograniczeniu dźwignia ciężaru.

Fakt ten skrócił okres otrzymywania przez niego wynagrodzenia chorobowego nie mając zasadniczego wpływu na wysokość końcowej jednorazowej rekompensaty z tytułu wypadku. W znacznym stopniu utrudnił również dalsze postępowanie związku występującego w jego imieniu, które przedstawię w kolejnym wydaniu biuletynu.

Janusz Maciejewicz, Inspektor do spraw roszczeń i wiceprzewodniczący Komisji OMK.

System ubezpieczeń NNW dla marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych przedłużony o kolejny rok.

Informujemy, iż Komisja OMK podjęła decyzję o przedłużeniu umowy z PZU w zakresie ubezpieczenia wszystkich marynarzy należących do OMK na kolejny, trzeci już rok.

OMK wykupiła 3 pakiety: brązowy, srebrny i złoty. Rodzaj przyznanego pakietu zależy od stażu w OMK. Osoby zainteresowane bliższymi informacjami zapraszamy do odwiedzenia naszej strony internetowej i zakładki - Marynarze mają Taniej - ubezpieczenia NNW lub prosimy o kontakt z naszym biurem



Informacje dla absolwentów Akademii Morskiej w Szczecinie 2006-2011 – studia niestacjonarne

Informujemy, iż zamieściliśmy w strefie członków Związku na naszej stronie internetowej www.omk.org.pl informacje o planowanych kursach doszkalających dla absolwentów AM 2006-2011.

Proponujemy jak najszybsze zgłaszanie się do ośrodka szkoleniowego. Im więcej osób tym większe szanse na znalezienie dogodnych terminów.

Porozumienie z Alfida.

Informujemy, iż OMK zawarła porozumienie z biurem doradztwa podatkowego w Niemczech Alfida, na podstawie której marynarze należący do Organizacji Marynarzy Kontraktowych, którzy pracują pod niemiecką banderą i uczestniczą w niemieckim systemie ubezpieczeniowo - podatkowym otrzymają 10% rabatu na sporządzenie deklaracji podatku dochodowego.

ALFIDA

Umowa z Fitness Point Szczecin

Informujemy, iż OMK zawarła umowę z klubem Fitness Point w Szczecinie. Na jej podstawie marynarze mogą skorzystać z preferencyjnych warunków oraz zawieszać długoterminowe karnety na czas wyjazdu na statek.

Szczegóły na naszej stronie internetowej w sekcji Marynarze mają taniej.

Specjalne warunki dla marynarzy uwzględniające nasz system pracy.

Oferta na 5 miesięczny karnet (pakiet marynarski) z możliwością zawieszenia na 3 miesiące na czas wyjazdu na statek.

Pakiet marynarski - Karnet zawiera Nielimitowany wstęp na siłownię, zajęcia fitness, napoje izotoniczne, opiekę trenera oraz solarium

Cena 449,75 zł + 10 zł za karnet. Płatność z góry. Średnio = 89,95zł/mc.

Fitness Point - Centrum Handlowe Nowe Turzynie
Weryfikacja na podstawie ważnej legitymacji OMK



Organizacja Marynarzy Kontraktowych zorganizowała kolejne Rodzinne spotkanie marynarskie – otwarcie sezonu

Dnia 03 czerwca odbyło się kolejne spotkanie dla marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych i ich rodzin w parku rozrywki Toys Garden przy kąpielisku Dziewoklicz.

Każde z naszych kolejnych spotkań są okazją do wymiany doświadczeń, cennych informacji, bliższego poznania naszego wspólnego marynarskiego środowiska.

Spotkania te służą nawiązaniu nowych kontaktów przy relaksującym otoczeniu, płonącym ognisku i przy obecności najbliższej rodziny.



Zdjęcie: OMK

Maciek Pokusa prosto z burty „na żywo”

Maciej Pokusa jest starszym mechanikiem i należy do OMK już wiele lat.

Wracając ze statku, często zaskakuje nas opowieściami o swoich przeżyciach, które w niesamowity sposób są obecne tam, gdzie Maciej. Dostaliśmy korespondencję od Maćka dosłownie dzisiaj (02/05), której treść przy-

taczamy poniżej, a w niej o podjęciu 200 imigrantów na pełnym morzu, szybkiej akcji, empatii i ludzkich zachowaniach.

Oto treść:

W poniedziałek około 1.00 w nocy, usłyszałem alarm ogólny, a następnie głos Kapitana w „szczekacze”.

Nic nie było jasne, tylko tyle, że jest to alarm prawdziwy i mamy udać się na muster station.

Szybko wzięłem kapok i aquate oraz plecak z rzeczami których nie chciałbym utracić.

Miałem doświadczenie z MSC Flaminia przed 3 laty, że warto jak najcieplej się ubrać oraz wziąć rzeczy których wolałoby się nie stracić.

(Maciej Pokusa był członkiem załogi MSC Flaminia, która stanęła w ogniu 14/07/2012 r. Opisywaliśmy udział Macieja w akcji ratowniczej w Biuletynie Morskim nr 3/65 w 2012 r. - przyp. redakcji)

Jak już byłem na Muster Station, to ucieszyłem się, że nie grozi nam żadne niebezpieczeństwo, a chodzi o Emigrantów z Afryki.

Udaliśmy się na mostek, gdzie Kapitan powiedział o co chodzi, że blisko nas była łódź rybacka z emigrantami. Łódź nieduża, jakieś 20 metrów długości. Wezwali pomoc i centrum SAR z Włoch uznało, że jesteśmy blisko i możemy im pomoc. Dwa statki odmówiły, nasz Kapitan przyjął wezwanie.

Ja jako leader mojego zespołu maszynowego dostałem na początku zadanie -rozświetlić nasz statek. Udałem się z Oilerami i Fitterem do magazynku bosmańskiego po lampy halogenowe-6 sztuk. Mieliśmy rozświetlić naszą lewą burtę, bo z tamtej strony mieliśmy podjąć emigrantów.

Statek mój jest dość duży 300 metrów długości i 42 szerokości. Co 40 metrów rozstawiliśmy halogeny.

Po wykonaniu tego zadania wróciliśmy na miejsce zbiórki.

Bardzo szybko się wszystko działo. Dostaliśmy zadanie, aby udać się do passge way'u z lewej burty i zabezpieczyć korytarz, a następnie po przyjęciu emigrantów rozdzielić kobiety i dzieci od mężczyzn.

Emigranci mieli wejść na nasz statek poprzez drzwi pilotowe, a następnie wejść po drabinie do korytarza lewej burty. Ja z Oilerami i Fitterem mieliśmy liczyć, ilu jest emigrantów i oddzielić kobiety i dzieci od mężczyzn.

Zastosowałem metodę znaną z filmów wojennych: kobiety na lewo, mężczyźni na prawo. Przy włączaniu postawiłem Fittera, który z racji tego, że jest łysy i groźnie wygląda, to spodziewałem się, że emigranci nie będą robili kłopotów. Tak też rzeczywiście było. Ku mojemu zaskoczeniu na łódce było 200 osób, w tym tylko 10 kobiet i 10 dzieci w wieku do 10 lat. Resztę stanowili młodzi mężczyźni w wieku 16-30 lat. ,



Zdjęcie: Maciej Pokusa

Niektórzy nie chcieli się zgodzić z naszymi rozkazami, ale jak głośno się na nich wydarliśmy, to pomimo tego, że nie znali angielskiego to słuchali nas. Pytałem się też wrywkowo z jakich krajów pochodzą. Większość była z Egiptu i z Palestyny (strefa Gazy), ale byli też z Somalii, Sudanu i Erytrei. Nie było natomiast nikogo z Syrii bądź Libii – krajów, gdzie trwa wojna z Państwem Islamskim.

Byli to emigranci ekonomiczni, którzy korzystając z zaproszenia Angeli Merkel postanowili przy płynąć do Europy.

Szyper łodzi, nawiasem mówiąc bardzo profesjonalny; manewry podejścia do naszego - statku przeprowadził bezbłędnie, zawrócił w stronę Egiptu i popłynął po następną turę emigrantów. Pewnie 2-3 dni później taką samą akcją przeprowadził z następnymi emigrantami. Miejsce gdzie to się wydarzyło było oddalone dość daleko od lądu, pomiędzy Egiptem a Kretą.



Zdjęcie: Maciej Pokusa

Następnie kobiety z dziećmi zaprowadziliśmy do mesy załogowej. Tam się rozsiadli, mogli iść do łazienki, umyć się. Kucharz przygotował ciepłe posiłki dla nich. Do 3.00 rano emigrantki z dziećmi siedziały w mesie załogowej. Postanowiliśmy jednak odizolować się od emigrantów w nadbudówce. W tym celu zaprowadziliśmy kobiety z dziećmi do suez crew kabiny. Jest ona na zewnątrz nad-

budówki. Jest to duża kabina 8 osobowa z łazienką. Było trochę więcej jednak osób w tej kabinie, bo 12 wraz z dziećmi. Chłopców w wieku 12 lat i więcej odesłaliśmy do mężczyzn na dziob, do magazynku bosmańskiego. Tam już bez żadnych wygód spali na półkach, gdzie przechowuje się liny. Ludźmi na dziobie zajmował się dział pokładowy (jest ich więcej), a kobietami dział maszynowy. Jedną z kobiet, Egipcjanka bardzo dobrze mówiła po angielsku. Poprosiła mnie, czy bym jej nie dał t-shirta i spodni.

Była wysoka a widziała, że ja jako jedyny byłem z nią równy wzrostem. Chciała się wykąpać i przebrać, dałem jej dresowe spodnie i t-shirta z napisem „best mode”.

Następnego dnia nosiła te rzeczy, które jej dałem. Nadbudówkę mieliśmy zamkniętą. Bo co by nie mówić, to obawialiśmy się tych emigrantów. Mieli toaletę pod bakiem oraz dwie w nadbudówce na zewnątrz, ale mimo wszystko załatwiali się, gdzie popadnie. Niesamowicie śmierdziało na całym statku.



Zdjęcie: Maciej Pokusa

Niektórzy emigranci byli w drodze już od miesiąca. Musieli się dostać do Egiptu z Erytrei i Somalii.

Następnego dnia wypuściliśmy spod baku emigrantów, mogli chodzić po pokładzie, odwiedzać kobiety. Kucharz gotował im ryż z mięsem i marynarze roznosili na pokład. Całą wodę mineralną i soki również im wydaliśmy.

2 noce przebywali na naszym statku emigranci. Pytali się dokąd płyniemy. Nie wiadomo z jakich powodów nie chcieli, abyśmy płynęli na Maltę. Chcieli do Włoch. Trzymaliśmy tajemnicę dokąd płyniemy przed nimi, bo nie wiedzieliśmy jak zareagują jak dowiedzą się że płyniemy na włoską wyspę Lampeduse. Byliśmy tam w środę o 7.00 rano.

Płynęliśmy szybko, jakieś 21 węzłów. Przekazanie emigrantów odbyło się dość sprawnie.

Zdjęcia które dołączyłem do tego opisu, są z tego okresu właśnie. Jakoś nie zgadzała się liczba emigrantów (naliczyłem ich 200, ale jak zdawaliśmy stan obecnych, to było tylko 197)



Zdjęcie: Maciej Pokusa

Chyba wynikało to z błędnego policzenia ich przez nas. Robiliśmy przeszukanie statku dwukrotnie i nikogo nie znaleźliśmy.



Zdjęcie: Maciej Pokusa

Włosi odbierali ich po 5. Spuściliśmy trap, a oni przy płynęli wojskową motorówką. Emigranci byli zadowoleni, ale chyba zdawali sobie sprawę, że pójdą do obozu.

Staliśmy na redzie Lampedusy jakieś 6 godzin, po czym popłynęliśmy w kierunku Algacieras. Tam na redzie Gibraltaru miały przyjść serwisy do dezynfekcji statku i miało nastąpić kolejne przeszukanie przez profesjonalną ekipę wyspecjalizowaną w szukaniu zbiegów. Najważniejsze były jednak certyfikaty, bo z redy Gibraltaru popłynęliśmy do Nowego Jorku a wiadomo, że Amerykanie nie tolerują pasażerów na gapę.

Tak mniej więcej wyglądała moja ostatnia przygoda.

Po MSC Flaminia i pożarze oraz zajęciem statku przez wojsko Irańskie w Zatoce Perskiej przyszła kolej na historię z emigrantami.

Maciej Pokusa

Morskie opowieści marynarza z OMK

Jest wiosna 1986 (kwiecień) stoimy przy burcie bazy rybackiej Pomorze. Jest po obiedzie, trochę się nudzę bo jestem radiooficerem (przy bazie nie mam co robić), jednak siedzę w radiostacji i nasłuchuje Szczecin Radio (SPE) czy czasami nie ma dla nas wiadomości.

Okolo 18-tej słyszę że kręcą.

Nasz znak (SQDK/BURAN). Więc baza musi odebrać nasz telegram. Idę na bazę – w radiostacji bazy kolega właśnie nawiązał kontakt ze Szczecin Radio.

- Witam moich kolegów mam cos na Szczecinie proszę odbierzcie w moim imieniu

- OK zaraz będziesz miał

Jest teleks z firmy (czytam treść) - mamy po załadunku udać się do Pusan Korea Południowa.

Przed nami długa droga z Falklandów (południowy Atlantyk), właśnie ładujemy kartony z kalmarami.

Wracam na mój statek z telegramem dla kapitana.

- *Panie Kapitanie teleks z firmy (czyta treść) – O, O będzie się działo. Zaczekaj zaraz przygotowuje odpowiedź.*

- *Radio wyślij tę wiadomość do kraju zaraz – tu masz tekst – czy będziesz wysyłał przez bazę*

- *tak jak stoimy przy burcie bazy to oni te sprawy załatwiają.*

- *ok to szoruj na bazę – nie przekazuj ją przez UKF, aby inne statki nie słyszały.*

- *ok zaraz przechodzę na bazę.*

- *żadnego alkoholu, zaraz wracam*

- *Ok, po wysłaniu zaraz wracam*

Po godzinie na moim statku:

- *tu jest kopia Pana teleksu jest już w kraju.*

- *przygotuj na drogę prognozę pogody*

- *O, O trzeba szykować drogę, zawołaj do mnie pierwszego – nie musi siedzieć na pokładzie do pilnowania załadunku ma ludzi.*

- *Ok zaraz zawołam.*

Potem już w radiostacji przeglądam mapy pogodowe na najbliższe dni podróży To dla mnie coś nowego.

Jeszcze w tamtych stronach nie byłem. Szukam informacji u kolegów przez radio, ale ze statków rybackich niewiele wiedzą. Pozostają informacje nawigacyjne, ale to tylko ogólnikowe.

Od razu zaczął się ruch na statku – poszczególne działy przygotowują się do drogi.

Godzina 23 lokalnego czasu – statek rusza w kierunku Korei Południowej. Pogoda dobra, nawet nie ma fali. Trzy długie syreny na pożegnanie i w drogę. To będzie długa droga 21 dni rejsu. Zaczyna się normalna praca radiooficera, zabezpieczanie łączności i bezpieczeństwa podróży. Od rana dyżur radiowy. Spokój i rutyna.

Pierwsza część drogi to Atlantyk południowy. Potem przejście cieśniną Madagaskaru na ocean Indyjski. Następnie cieśnina Malaka i ocean Spokojny – a właściwie morze Chińskie. Ale to dopiero za jakiś czas.

Ocean indyjski przywitał nas dużą falą martwą – kołysze jak „cholera”, aż trudno utrzymać się w fotelu, Ale nasłuch trzeba prowadzić, a także załatwić korespondencje. Trochę lepsze warunki pracy – łączności. Nawet więcej chętnych na rozmowy z krajem. Z tego powodu muszę przedłużać czas pracy.

- *Ilu jeszcze chętnych na rozmowy z domem?*

- *na dziś jeszcze dwóch.*

- *ok, kochani zaraz urwie się czas na łączność, może przełożymy to na jutro?*

- *dobra radyjko przyjdę jutro, ale wpisz mnie na kolejkę.*

- *Ok załatwione – jesteś pierwszy, a Ty Jurek drugi pasuje, tylko abym nie musiał was szukać*

- *ok będziemy zaraz o 16-tej pod drzwiami.*

I tak każdego dnia – rano nasłuch i cisza, po południu korespondencja i to lubię najbardziej. Nie ma jak sprawiać przyjemność kolegom. Te rozmowy to sama radość – jeszcze jak dobrze słuchać i koledzy zadowoleni. Do tego wysyłanie raportów i wiadomości – pełne ręce pracy i dzień mija za dniem. Człowiek zapomina o prozie życia a kiwanie na martwicy tak nie przeszkadza.



Zdjęcie: z archiwum autora

Oho – zarządzili alarm – pełna gotowość zbliżamy się do cieśniny Malaka. Teren piratów morskich.

Wszystkie oczy i ręce na mostku, aby obserwować drogę przed dziobem i burtą. Jednak ja muszę siedzieć w swojej „dziupli”, nasłuchiwać i być gotowy w każdej chwili nadawać ostrzeżenia. Na razie spokój, ale stand by dla wszystkich.



Zdjęcie: z archiwum autora

Już po kłopotcie dobę trwało pogotowie, mineliśmy ten akwen zagrożenia – przeszliśmy go „suchą nogą”, bez przygód. Teraz zostało tylko Chińskie. Jeszcze trzy cztery dni drogi. Znowu wracamy do codzienności. Ale Zmieniły się warunki łączności z krajem, to już dużo trudniej, ale jakoś idzie.

Do południa „gazetka” (ważne dla załogi informacje z kraju – codzienność), potem próby kontaktu ze Szczecin Radio, ale tu są „sęki” dużo gorsze możliwości, a musimy odebrać korespondencję.

Cholera nic nie wychodzi, nie słyszą mnie. Muszę szukać pomocy – dobrze że mam kontakt z innymi statkami na łowiskach.



Zdjęcie: z archiwum autora

- Cześć kolego, obecnie jestem na morzu Chińskim, nie mam łączności z krajem możesz pośredniczyć
- Ok zaraz wejdę na Szczecin Radio – choć już byłem – pozostań na tym paśmie.
- Ok czekam i przepraszam za kłopot.
- Jesteś – mam dla Ciebie 2 prywatne i jeden służbowy, mogę dyktować?
- tak jestem gotów – (dyktuje telegramy) - serdecznie dziękuję, co ja bym zrobił bez Ciebie
- bardzo mi pomogłeś, w tym miejscu urwało się całkowicie połączenie – może jutro będzie lepiej.
- nic się nie stało – cieszę się że mogłem pomóc. Spokojnej drogi.

Morze Chińskie okolice Japonii i znowu kiwa, ale tym razem sztormowy niż przed nami i tak już będzie do Korei, wszystko trzeba usztywnić, aby nie latało, a i trudno usiedzieć w fotelu. Nie wspomnę już o posiłkach. To trzeba przeżyć, jakoś to będzie. Do tego zmieniły się warunki łączności ze Szczecin Radio. Nie ma mowy o rozmowach, starczy czasu na odebranie i nadanie telegramów. To jest najważniejsze, a ewentualne „gadki” muszą poczekać na wyjście z portu Pusan.

Zbliżyliśmy się. Morze się uspokoiło i dochodzimy do redy Pusan.

Stop – co się stało? – mamy rzucić kotwicę i czekać do rana – no tak, jest pierwsza w nocy, no to idę spać – port pełen świateł – nic ciekawego, okaże się rano.

Co za widok – u bram portu olbrzymi rycerz Koreański w pełnym rynsztunku, jak z filmu z historycznych czasów, ale rozległe to miasto. Wielki port, a ile kutrów i statków. Ciekawe gdzie nas postawią. O, właśnie odprawa. Przypłynęli motorówką zbierają nas wszystkich w messie,

Duża kontrola. Jakoś to będzie – już wiem, że będziemy stali bardzo daleko od centrum, ale jest dobre połączenie autobusowe. Tu są dobre przepisy dla marynarzy, mogą korzystać z transportu miejskiego bez biletów. Ruszamy i idziemy do kej. Podeszły już holowniki - zaczęły się manewry.

Zaraz po zacumowaniu idę na rekonesans, aby zobaczyć to miasto i przyrzeć się ludziom. To dla mnie nowy świat i nowe przeżycie. Postój zanoszą się na tydzień, więc będę miał dużo czasu na poznanie tego kraju. Jeszcze tu moja noga nie była. Nigdy nie przypuszczałem, że znajdę się w

Azji i to w Korei. Na pierwsze wrażenie zupełnie nowe środowisko. Ale jak będzie z porozumieniem?

Chyba pójdą w ruch ręce. Czy mój angielski wystarczy?, a może to będzie duża bariera.

Zobaczymy w praktyce. Wychodzę na ląd.

Grzegorz Rutkowski

Panu

JAROSŁAWOWI ELWERTOWSKIEMU

**składamy wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci Córeczki**

MAJKI



**Koleżanki i Koledzy z Organizacji Marynarzy
Kontraktowych NSZZ „Solidarność”**

28. Rocznicą zatonięcia Athenian Ventures

M/t Athenian Venture zatonął 22 kwietnia 1988 r. ok. 800 mil SE od Nowej Szkocji w wyniku eksplozji ładunku 10 milionów galonów benzyny, płynąc z Amsterdamu do Nowego Jorku.

Żadna z 29 osób będących w czasie katastrofy na statku nie przeżyła. Z wody wyłowiono częściowo spalone ciało tylko jednej ofiary, pozostałych ciał niestety nie odnaleziono. Statek przełamał się na pół. Część dziobowa zatonięła, a część rufowa przez kilka tygodni dryfowała po oceanie.

Na tragicznym pożarze i zatonięciu statku nie skończył się dramat. Na lądzie pozostało 19 wdów i blisko 43 sierot po marynarzach. Armator robił wszystko, co mógł, aby w ogóle nie wypłacić im odszkodowań lub wypłacić je w minimalnym stopniu (ubezpieczenie nie obejmowało żon marynarzy gdyż wzięły one udział w rejsie... na własną odpowiedzialność).

B.S.

Odeszli na wieczną wachtę:

Marek Umiecki - Kapitan
Mieczysław Bogusz - I Oficer
Bogdan Krasoń - II Oficer
Michalina Krasoń
Tadeusz Wojciechowski - III Oficer
Jan Szczęśny - Radiooficer
Andrzej Szukalski - Starszy mechanik
Krzysztof Konieczny - II Mechanik
Jan Soboń - III Mechanik
Czesław Szulkowski - IV Mechanik
Jadwiga Szulkowska
Ryszard Urbanowicz - Elektryk
Edwarda Urbanowicz
Jerzy Salamacha - Starszy steward
Gerard Plichta - Zaworowy
Stefan Jaskowski - Bosman
Mieczysław Brękwicz - Starszy marynarz
Ryszard Stelmaszyk - Starszy marynarz
Ryszard Lipowski - Starszy marynarz
Henryk Olek - Starszy marynarz
Włodzimierz Pasławski - Starszy marynarz
Maria Pasławska
Jan Mączka - Magazynier maszynowy
Henryk Mazurowski - Mechanik naprawczy
Zbigniew Jurszo - Motorzysta
Waldemar Pawłowski - Motorzysta
Tadeusz Jezierski - Kucharz
Hanka Jezierska
Eugeniusz Bednarski - Steward



Zdjęcie: Archiwum

Pomnik Tych, którzy nie powrócili z morza na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie, który powstał z inicjatywy Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej.

**Drogiemu Koledze
Przewodniczącemu Rady
Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy
i Rybaków
NSZZ „Solidarność”**

ANDRZEJOWI KOŚCIKOWI

**składamy najserdeczniejsze wyrazy
współczucia z powodu śmierci Taty**

WŁADYSŁAWA



**Niełatwo znaleźć słowa pociechy w
tym trudnych chwilach. Możemy
jednak życzyć sił do zniesienia bólu
i wyrazić nadzieję, że czas złagodzi
poczucie straty.**

**Koleżanki i Koledzy z Krajowej Sekcji
Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ
„Solidarność”**

HISTORIA - HISTORIA - HISTORIA

Odszedł na wieczną wachtę
Moderator Krajowy Duszpasterstwa
Ludzi Morza



We wtorek, 3 maja, o godz. 16.12 zmarł w szpitalu w Gdańsku, po ciężkiej chorobie abp Tadeusz Gocłowski CM, emerytowany metropolita gdański.

21 kwietnia abp Gocłowski przeszedł drugi, bardzo rozległy wylew. Lekarze Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego, gdzie przebywał, określali jego stan jako bardzo ciężki, a nawet krytyczny. O modlitwę w intencji wieloletniego pasterza archidiecezji gdańskiej apelował abp Sławoj Leszek Głódź, metropolita gdański. W tym roku przypadała 60. rocznica święceń kapłańskich i 33. biskupich abp. Gocłowskiego.



Abp Tadeusz Gocłowski CM urodził się 16 września 1931 roku w Piskach. Jest absolwentem gimnazjum księży misjonarzy w Krakowie, w szeregi których wstąpił po maturze. Święcenia kapłańskie przyjął 24 czerwca 1956 roku w Krakowie. Był doktorem prawa kanonicznego. Studiował na KUL i w Rzymie. Pełnił funkcję wizytatora zgromadzenia misjonarzy, trzykrotnie był rektorem seminarium duchownego w Gdańsku.

23 marca 1983 roku został mianowany biskupem tytularnym Benevento i biskupem pomocniczym biskupa gdańskiego Lecha Kaczmarska, konsekrowa-

ny 17 kwietnia 1983 w Bazylice Mariackiej w Gdańsku. 31 grudnia 1984, po śmierci biskupa Lecha Kaczmarska, został mianowany biskupem gdańskim, od 25 marca 1992 był arcybiskupem metropolitą gdańskim. Sprawowanie urzędu zakończył 26 kwietnia 2008 r.

Przez wiele lat był członkiem Rady Stałej Episkopatu Polski, w latach 1996-2004 współprzewodniczącym Komisji Wspólnej Episkopatu i Rządu. Od 1992 r. był także przewodniczącym Komisji Episkopatu ds. Duszpasterstwa Ludzi Pracy, a następnie po likwidacji tej struktury krajowym duszpasterzem ludzi pracy w latach 1996-2008. Ponadto był moderatorem krajowym Duszpasterstwa Ludzi Morza.

W strukturach Episkopatu Polski pełnił funkcję referenta ds. biskupów emerytów. Był także wiceprzewodniczącym Rady Fundacji „Dzieło Nowego Tysiąclecia”

Za swoją działalność otrzymał wiele odznaczeń i tytułów. W 2003 został laureatem Medalu Świętego Brata Alberta. W 2006 otrzymał Złoty Medal Zasłużony Kulturze Gloria Artis, przyznawany przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. W 2011 r. został odznaczony przez prezydenta Bronisława Komorowskiego Orderem Orła Białego. Był honorowym obywatelem m.in. Gdyni i Sopotu.

*Wieczny odpoczynek
 racz mu dać Panie...*

*(Na podstawie informacji
 Konferencji Episkopatu Polski)*

Ze smutkiem powiadamy, że w dniu 3 maja 2016 roku, w uroczystość Najświętszej Maryi Panny Królowej Polski, odszedł do Domu Miłosiernego Ojca w 84 roku życia, 60 roku kapłaństwa i 33 roku biskupstwa

† **Ksiądz Arcybiskup Tadeusz Gocłowski**
 pierwszy Metropolita Gdański.




Środa, 4 maja
 g. 16.00 — Wprowadzenie trumny z ciałem Księdza Arcybiskupa Seniora z placu do Bazyliki Archikatedralnej
 g. 18.00 — Msza św. na którą zapraszamy Moderatorów, Profesorów i Alumnów Gdańskiego Seminarium Duchownego

Czwartek, 5 maja
 g. 16.00 — Msza św. na którą zapraszamy Wiernych, którym Ksiądz Arcybiskup Senior udzielał posług liturgicznych oraz Kapłanów, których wyświęcił
 g. 18.00 — Msza św. na którą zapraszamy Osoby Życia Konsekrwanego

Piątek, 5 maja
 g. 11.00 — **MSZA ŚWIĘTA POGRZEBOWA** w intencji zmarłego Księdza Arcybiskupa Seniora Tadeusza Gocłowskiego z udziałem Episkopatu Polski pod przewodnictwem Księdza Arcybiskupa Sławoja Leszka Głódzia Metropolity Gdańskiego; po Mszy Świętej przeniesienie trumny z ciałem do Krypty Biskupów Gdańskich

+ Sławoj Leszek Głódź
 Arcybiskup
 Metropolita Gdański

Oficer w marynarce	Zbadał nowy łód	Pomost nad falami	Trudno dostępne kąty	Sport na ringu	Polecenie kapitana	Piąta ... ślubu	Krzew zwany bzem	Inaczej o burzynie		
					2	Płynie przez Cieszyn				
Tam budowa statku		8	Prawy dopływ Odry	Np. policzkowe		14		Częste późną jesienią		
Komputerowy enter				12		Harcerska impreza		10		
Rzym dla Włocha			1	Wielka ilość czegoś	Mebel do siedzenia					
Część meczu w NBA		Sily zbrojne państwa			6	Syn Dedala z mitu		3		
	11				Wy- różnia atletów	Kon- trolny ... akcji	15	Hałas + zamieszanie	Pio- senka żeglarzy	
Kobieta z przed- szkola		Chroni głowę strażaka		4	Porwał piękną Helenę					
			16	Statek dobry na potop		5	Pod- wodna skała	Umiar, deli- katność		
				Biblijny potwór morski		Wśród greckich wysp		13		
				Buja w obło- kach	9	Wynik dzia- łania	7			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

Gratulujemy zwycięzcom, którzy przesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki z poprzedniego wy-
dania *Biuletynu Morskiego*.

Zapraszamy do rozwiązania naszej kolejnej krzyżówki i do przesłania hasła listem na adres re-
dakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 31/08/2016 r.

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

ZAPAMIĘTAJ

*NSZZ „Solidarność” jest otwartym Związkiem Zawodowym.
Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię
prawa do wstąpienia do nas.*

**KRAJOWA SEKCJA MORSKA
MARYNARZY I RYBAKÓW
NSZZ ”SOLIDARNOŚĆ”
(afiliowana w ITF i ETF)**

Biuro w Szczecinie

*ul. Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
Tel: +48 914223311
Fax: +48 914222900*

e-mail: szczecin@nms.org.pl

Biuro w Gdyni

*ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 GDYNIA
Tel/fax: +48 586218543*

e-mail: gdynia@nms.org.pl

**TWOJE ORGANIZACJE ZWIĄZKOWE W STRUKTURZE KSMMiR
NSZZ ”Solidarność”**

**NSZZ”S” ORGANIZACJA
MIĘDZYAKŁADOWA MARYNARZY I
RYBAKÓW**
ul.J.Waszyngtona 34/36
81-342 GDYNIA
tel/fax: 586612035, 586218541
e-mail: marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl

NSZZ”S” POLSKA ŻEGLUGA MORSKA
Plac Rodła 8 70-419 SZCZECIN
tel.913594085, 913594079
tel/fax: 913594084
e-mail:
pzmsolidarnosc@neostrada.pl,
pzmsolidarnosc@wp.pl

NSZZ”S” ”DALMOR”
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel/fax: 586201845 tel: 512021380
e-mail:
solidarnosc.dalmor@gmail.com

NSZZ”S”PŻB S.A.
ul.Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel: 943552204
tel/fax:943528258
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

**NSZZ”S”MORSKICH SŁUŻB I
PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH**
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel. 586607653
e-mail: msiprsolidarnosc@nms.org.pl

**NSZZ ”S”PRZEDSIĘBIORSTWO
ROBÓT CZERPALNYCH I
PODWODNYCH**
ul.Przetoczna 66
80-702 GDAŃSK
tel: 600344230

**NSZZ”S” ORGANIZACJA MARYNARZY
KONTRAKTOWYCH**
ul. Szarotki 8 71-604 SZCZECIN
tel. 914223311 fax: 914222900
e-mail: biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl

**INSPEKTOR ITF
ADAM MAZURKIEWICZ**
ul.Szarotki 8 71-604 SZCZECIN
tel/fax:+ +48 914239330,+48 914239707
tel.kom.+48 501539329
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

**INSPEKTOR ITF
GRZEGORZ DALEKI**
ul:Waszyngtona 34/36 81-342 GDYNIA
tel/fax:+48 586616053, +48 586616096
tel.kom.+48 514430374
e-mail: daleki_grzegorz@itf.org.uk

POTRZEBUJEMY TWOJEGO WSPARCIA

Transportowcy odgrywają istotną rolę dla dobrobytu Europy. Kierują pojazdami, latają lub żeglują ponad granicami, aby dostarczać obywateli europejskich i towary do miejsc przeznaczenia. Płacą jednak cenę za nieuczciwą konkurencję w sektorze transportu, doprowadzającą do praktyk dumpingu socjalnego i płacowego. Na przykład, niektórzy pracownicy zarabiają zaledwie 300 € miesięcznie, podczas gdy inni uzyskują wielokrotność tej kwoty za wykonywanie dokładnie takich samych zadań.

MUSI TO SIĘ ZMIEŃĆ - A TY MOŻESZ POMÓC NAM TO OSIĄGNĄĆ!

Poświęć dwie minuty swego czasu na pomoc w poprawieniu warunków pracy europejskich transportowców.

Prosimy o podpisanie petycji ws. Sprawiedliwego Transportu w Europie i poprzyj nasze wezwanie o europejski sektor transportu z dobrymi miejscami pracy, równymi warunkami pracy i uczciwą konkurencją.

Pokaż swe poparcie i podpisz się pod apelem na rzecz Sprawiedliwego Transportu w Europie!

www.FairTransportEurope.eu



www.FairTransportEurope.eu

O CO PROSIMY KOMISJĘ EUROPEJSKĄ?

Poprzez dołączenie swego podpisu, możesz wezwać Komisję Europejską do zapewnienia uczciwej konkurencji i zagwarantowania równych warunków płacy i pracy w europejskim sektorze transportu. Zwracasz się do Komisji Europejskiej o zabezpieczenie zasady równego wynagrodzenia i równych warunków pracy na europejskim rynku transportowym - niezależnie od kraju, z jakiego pochodzisz.

DLACZEGO TWOJ PODOPIS JEST WAŻNY?

Petycja na www.FairTransportEurope.eu jest częścią Europejskiej Inicjatywy Obywatelskiej (ECI), narzędzia stworzonego przez Unię Europejską, umożliwiającego Europejczykom zabieranie głosu.

Każdy podpis się liczy!

Pokaż swe poparcie dla Sprawiedliwego transportu w Europie poprzez podpisanie petycji i poproś o to samo swą rodzinę, kolegów i przyjaciół!

**FAIR KONKURENCJA W
TRANSPORCIE JEST JAK FAIR
PLAY W FOOTBOLU.
NIEZALEŻNIE DLA JAKIEJ
DRUŻYNY GRASZ ALBO GDZIE
ODBYWA SIĘ MECZ:
TAKIE SAME PRZEPISY
DOTYCZĄ WSZYSTKICH !**

CHRISTA CERE , STEWARDESA

Wszelkie pytania i prośby o więcej informacji na temat inicjatywy i sposobów osiągnięcia fair transportu w Europie uzyskać można na stronie www.FairTransportEurope.eu. Można też skontaktować się z nami pod:

Info@FairTransportEurope.eu



TAK!

DLA SPRAWIEDLIWEGO TRANSPORTU W EUROPIE!

Pracownicy transportu w całej Europie, każdego dnia dostarczają Ci niezbędne towary i dobra, dowożą do miejsca pracy czy na Twoje wymarzone wakacje. Niestety pracują w skrajnie nierównych i niesprawiedliwych warunkach, tylko ze względu na fakt z jakiego kraju pochodzą. Przyłącz się do naszego apelu o sprawiedliwe traktowanie wszystkich europejskich Pracowników transportu!

Podpisz petycję* na stronie www.FairTransportEurope.eu

LUB
Wypełniony formularz zamieszczony
na odwrocie i odeślij na adres:

KRAJOWA SEKCJA MORSKA
MARYNARZY I RYBAKÓW
NSZZ "SOLIDARNOŚĆ"
ul. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia



*Każdy, kto jest obywatelem Państwa członkowskiego UE i osiągnął wiek uprawniający do głosowania w wyborach do PE (Polska - 18 lat), może poprzeć Europejską Inicjatywę Obywatelską.