



NOWE PRAWA

Co oznacza dla Was
Konwencja Pracy
na Morzu

PIRACTWO

Nie zawsze szczęśliwe
zakończenie

Pomocna dłoń dla marynarzy

Kampania ITF przeciwko tanim banderom

Na czele działań ITF w branży morskiej znajduje się kampania związków na całym świecie, które zrzeszają marynarzy i dokerów przeciwko przenoszeniu statków pod tanie bandery (FoC) w celu uniknięcia lokalnego wymiaru sprawiedliwości oraz związków zawodowych.

Kampania ma dwie strony: politycznie ITF walczy z rządami i organami międzynarodowymi na rzecz zagwarantowania istnienia „rzeczywistego powiązania” między statkiem a banderą, którą on podnosi; związkowo, afiliani ITF walczą o ustanowienie akceptowalnych wynagrodzeń minimalnych i norm na wszystkich statkach FoC.

W rezultacie, związki dążą do uzgodnienia warunków, które co najmniej osiągną standardy ustalone przez Komitet Uczciwych Praktyk ITF – wspólny organ marynarzy i dokerów sankcjonujący kampanię przeciwko FoC. W ostatnich latach, ITF negocjowała międzynarodowy, zbiorowy układ pracy ze znaczną i rosnącą grupą operatorów

statków w ramach Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego (IBF), zapewniając porównywalne standardy, ale z większą elastycznością.

Marynarze wynajęci do pracy na FoC otrzymują często ściśle instrukcje aby nie kontaktowali się z ITF. Niektórzy podpisują umowy o pracę, w których zobowiązują się, że nie będą tego robić. Istnieją nawet pewni pracodawcy, którzy podpisują układ ITF a potem oszukują swe załogi wypłacając im niższe wynagrodzenia – co jest praktyką znaną jako podwójna buchalteria.

Marynarze ze statków FoC mający problemy ze swymi wynagrodzeniami, lub jakiegokolwiek skargi wynikające ze sposobu, w jaki są oni traktowani, mogą albo skontaktować się z ITF bezpośrednio (patrz nasze adresy i numery na stronie 21), albo z jednym z naszych inspektorów mających siedziby w portach na całym świecie (patrz mapa na stronach środkowych i szczegóły zamieszczone na odwrocie mapy).



www.seafarers.org

Biuletyn Marynarski

nr 24/2010

Opublikowano w marcu 2009
przez Międzynarodową Federację
Transportowców (ITF),
49/60 Borough Road,
London SE 1 1 DR
United Kingdom

Telefon:
+44(20)7403 2733
Fax:
+44(20)7357 7871
Email:
mail@itf.org.uk
Website:
www.itfglobal.org

Dalsze egzemplarze
Biuletynu Marynarskiego
(publikowanego w jęz. angielskim,
arabskim, chińskim, niemieckim,
indonezyjskim, polskim, rosyjskim,
tagalog i tureckim) dostępne są od ITF
pod powyższym adresem.

EDYCJA POLSKA:
Wydawca OPCJA
80-255 Gdańsk, ul. Podłęśna 25
Tłumaczenie i konsultacja:
Jacek Cegielski
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy
i Rybaków NSZZ „Solidarność”

ISSN-1896-8600

Fot. na okładce:
PaulBox/reportdigital.co.uk



Reuters/Susana Vera

- 4-5** **Istotne dane statystyczne** Analiza floty światowej i działań ITF
- 6-12** **Kampania przeciwko tanim banderom** Wiadomości o sukcesach odniesionych przez ITF w minionym roku
- 13-16** **Piractwo** Ten pogarszający się problem nie zawsze kończy się szczęśliwie
- 17-18** **Dokerzy** Kampania przeciwko obsłudze ładunków przez marynarzy
- 19-26** **Informacje i rady ITF** Ośmiostronicowa wkładka z radami dla marynarzy i szczegółami kontaktowymi do Inspektorów ITF na świecie
- 27-32** **Konwencja Pracy na Morzu** Karta Praw światowych marynarzy
- 33-35** **Powiemictwo Marynarskie ITF** Czy chcecie aby ośrodki marynarskie nadal były czynne? Jeśli tak, zagwarantujcie korzystanie z nich.
- 36-37** **Nasza strona internetowa** ITFSeafarers staje się większa i lepsza
- 38-42** **Kryzys gospodarczy** Eksperti dokonują oceny wpływu kryzysu na żeglugę i na marynarzy



International Labour Organisation-M. Crozet



Istotne dane statystyczne

Flota światowa: trwa nadal tendencja wyflagowywania

Ilość statków floty światowej nie mniejszych niż 100 ton brutto wynosiła na dzień 1 stycznia 2009 roku 99741 jednostek o łącznej pojemności brutto 830,7 mln GT. Z tej ilości ok. 40% stanowiły statki pod tanimi banderami (FoC) – których właściciele albo zarządzający, korzystają z bander innych niż ich rejestru narodowego.

Wśród statków FoC we flocie światowej, 48% objętych jest układem zatwierdzonym przez ITF.

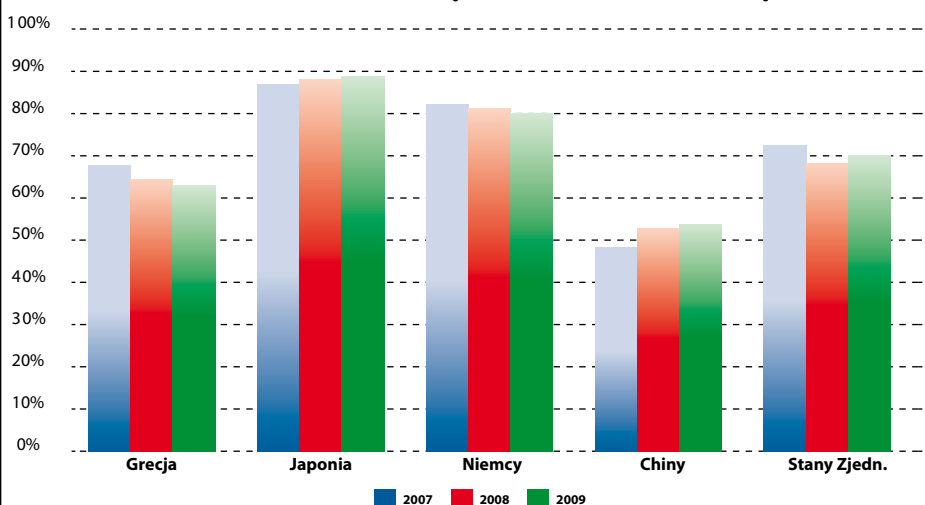
Tendencja wyflagowywania nadal trwa, co widać w tabeli pokazującej wyflagowany udział procentowy flot pięciu głównych krajów dysponujących flotami, które zostały wyflagowane. Japońscy armatorzy wyflagowali niemal 90% statków poza Japonię.

Największym rejestrem wg ilości statków jest Panama; dysponuje ona cztery razy większą ilością statków niż druga w kolejności Liberia.

PORÓWNANIE PIĘCIU WIODĄCYCH KRAJÓW DYSPONUJĄCYCH STATKAMI W CIĄGU OSTATNICH TRZECH LAT

	2007		2008		2009	
Ranking kraju 07/08/09	Własność tonażu (mln)	Tonaż floty bender (mln)	Własność tonażu (mln)	Tonaż floty bender (mln)	Własność tonażu (mln)	Tonaż floty bender (mln)
Japonia 2/1/1	99.8	12.8	110.0	12.8	120.5	13.5
Grecja 1/2/2	100.6	32.0	103.3	35.7	100.9	36.8
Niemcy 3/3/3	62.1	11.4	69.2	12.9	76.4	15.3
Chiny 4/4/4	44.9	23.5	54.3	24.9	59.4	26.8
Stany Zjedn. 5/5/5	39.1	11.1	35.4	11.3	37.3	11.3

UDZIAŁ PROCENTOWY WYFLAGOWANEJ FLOTY (PIĘĆ GŁÓWNYCH KRAJÓW DYSPONUJĄCYCH STATKAMI)



20 GŁÓWNYCH FLOT WG BANDERY

Ranking wg tonażu 1 stycznia 2009	Ilość statków (powyżej 100 gt)	Tonaż brutto (w mln)	GT w mln. 1 stycznia 2008	Średni wiek statków
1. Panama*	8.065	183.5	168.2	18
2. Liberia*	2.306	82.4	76.6	12
3. Bahamy*	1.446	46.5	43.7	15
4. W.Marshall'a	1.265	42.6	36.0	9
5. Singapur	2.461	39.9	36.3	9
6. Hong Kong (Chiny)	1.371	39.1	35.8	11
7. Grecja	1.498	36.8	35.7	22
8. Malta*	1.532	31.6	27.8	5
9. Chiny	3.916	26.8	24.9	23
10. Cypr*	1.016	20.1	19.0	13
11. Niemcy	961	15.3	12.9	21
12. Zjedn.Królestwo	1.676	15.3	13.4	20
13. Norwegia (2.rejestr NIS)	601	15.0	14.7	16
14. Korea Płd.	3.001	14.1	13.1	25
15. Włochy	1.588	13.6	13.0	23
16. Japonia	6.316	13.6	12.8	16
17. Stany Zjednoczone	6.524	11.3	11.3	27
18. Dania(2.rejestrDIS)	470	10.1	9.0	16
19. Bermudy(Zjedn.Król.)	153	9.6	9.2	13
20. Antigua i Barbuda	1.195	9.5	8.6	10

Źródło: Lloyd's Register of Shipping. *Oznacza tanią banderę.

20 GŁÓWNYCH KRAJÓW DYSPONUJĄCYCH STATKAMI

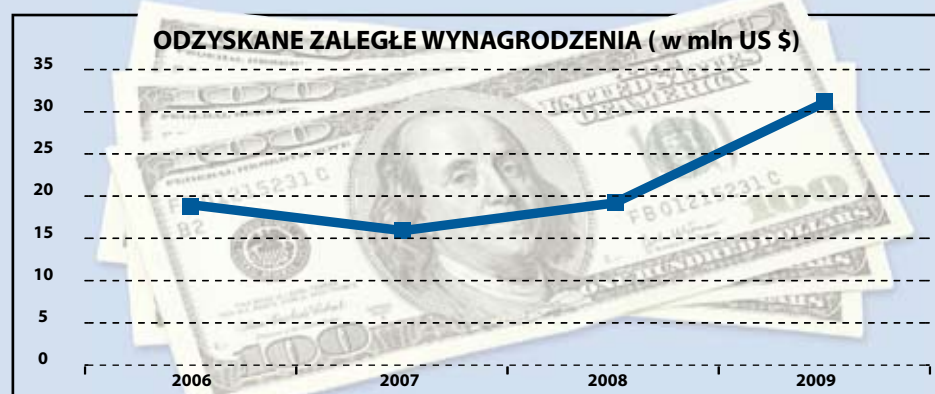
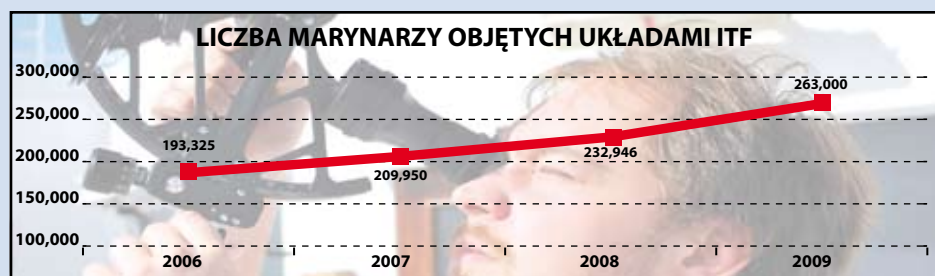
Ranking wg tonażu 1 stycznia 2009	Ilość statków (powyżej 100 gt)	Tonaż brutto (w mln)	GT w mln. 1 stycznia 2008
1. Japonia	3.720	120.6	9
2. Grecja	3.064	101.0	16
3. Niemcy	3.522	76.5	9
4. Chiny	3.499	59.4	20
5. Stany Zjedn.	1.783	37.3	18
6. Norwegia	2.027	35.1	14
7. Korea Płd.	1.235	29.2	16
8. Zjedn.Król.	1.018	26.5	14
9. Dania	917	24.2	11
10. Hong Kong (Chiny)	680	21.2	12
11. Tajwan	631	19.5	14
12. Singapur	876	17.8	14
13. Włochy	820	15.6	15
14. Rosja	2.073	13.8	24
15. Kanada	413	11.7	21
16. Indie	564	10.3	16
17. Turcja	1.163	10.0	18
18. Malezja	435	9.1	15
19. Iran	211	8.3	15
20. Arabia Saudyjska	172	8.2	14

Źródło: Lloyd's Register of Shipping



Podobnie jak w odniesieniu do zabezpieczania zaległych wynagrodzeń należnych załogom, kampania ITF przeciwko FoC pomaga także opuszczonym lub porzuconym marynarzom. Na zdjęciu załoga statku Swift Spindrift składa podziękowanie ITF za pomoc w jej repatriacji z Libii w 2009 roku. Szczegóły, patrz strona 12.

Kampania ITF przeciwko tanim banderom



➔ Inspektorzy ITF dokonali w ciągu roku 2009 inspekcji łącznie 9.562 statków.

➔ Układy ITF obejmujące wynagrodzenia i warunki zostały podpisane w roku 2009 w 30 krajach.

➔ Kampania ITF przeciwko tanim banderom doprowadziła w roku 2009 do odzyskania łącznie 30,9 mln US\$ zaległych wynagrodzeń i odszkodowań dla załóg.

➔ ITF dysponuje 129 Inspektorami w portach 45 krajów na całym świecie.

➔ W 2009 roku, członkowie afiliowanych związków z ITF będący marynarzami oraz załogi statków pod tanimi banderami podjęły akcje protestacyjne dla wsparcia kampanii ITF w 22 krajach na czterech kontynentach.

➔ 83 % inspekcji zrealizowanych przez ITF dotyczyło statków pod tanimi banderami (patrz wykaz FoC na stronie 26), przywiązując szczególną uwagę do statków mających kiepskie notowania.

➔ W roku 2009 liczba marynarzy objętych układami ITF wyniosła 263.000.



Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) jest międzynarodową federacją związków zawodowych transportu, reprezentującą 4,5 miliona pracowników transportu w 148 krajach. Założona w roku 1896, zorganizowana jest w sześciu sekcjach: marynarzy, kolejnictwa, transportu drogowego, lotnictwa cywilnego, żeglugi śródlądowej, rybołówstwa i usług turystycznych. Reprezentuje transportowców na poziomie światowym i promuje ich interesy poprzez globalne prowadzenie kampanii i solidarność. ITF jest jedną z 10 Globalnych Federacji Związkowych związanych z Międzynarodową Konfederacją Związków Zawodowych (MKZZ) i stanowi część grupy Związków Globalnych



Tydzień akcji ITF

Sukces w Azji Płd.-Wschodniej

Tydzień akcji ITF w Azji Płd.-Wschodniej zrealizowany w ostatnim tygodniu listopada 2009 roku, zwrócił uwagę w regionie na potrzebę zajęcia się łajdackimi armatorami i wyzyskiem. Dokonano inspekcji łącznie 73 statków, przeprowadzono seminaria i konferencję prasową w Tajlandii, zwrócono uwagę mediów krajowych w Malezji i w Indonezji, działania solidarnościowe miały miejsce na Filipinach i w Singapurze.

„Nasze skoordynowane wysiłki w regionie w ramach kampanii przeciwko tanim banderom stały się w roku bieżącym silniejsze i bardziej strategiczne ponieważ mieliśmy założenia i cele”, stwierdził Junko Honma, pracownik biura tokijskiego ITF, koordynujący tegoroczny tydzień akcji.

Dobrym przykładem pracy i koordynacji było podpisanie przez Korean Maritime Transport Company (KMTC) zatwierdzonych przez ITF układów dla swych statków FoC z Federacją Koreańskich Związków Marynarzy (FKSU). Stanowiący własność spółki KMTC statek *KMTC Shanghai* został dwukrotnie sprawdzony podczas tygodnia, raz w Singapurze i ponownie w Indonezji.

Kampania przeciwko tanim banderom



Zespół Inspektoratu ITF w Indonezji, przy wsparciu lokalnego związku, potrafił wywrzeć naciski na spółkę aby przystąpiła do rozmów.

„Jest to znaczący krok naprzód, ponieważ raz pierwszy KMTC podpisała układy ITF ze związkiem FKSU”, powiedział John Wood, doradca ITF ds. Kampanii FoC, przewodniczący skutecznym negocjacji ze spółką.

W trakcie tygodnia akcji zainicjowano inne rozmowy, w ramach których oczekuje się podpisania układów ITF. Zespół japońskich inspektorów ITF oraz afiliant Narodowy Związek Marynarzy Malesji Półwyspowej przystąpił do negocjacji z Wilhelmsen Ship Management celem podpisania układu dla trzech statków pod banderą Malesji. Ogólnojapoński Związek Marynarzy negocjował układ zbiorowy pracy ITF dla kilku statków FoC stanowiących japońską własność.

Hanafi Rustandi, przewodniczący Związku Marynarzy Indonezji (KPI) oraz przewodniczący regionu Azji/Pacyfiku, skomentował: „Podczas tego tygodnia akcji w Azji Płd.-Wschodniej, potwierdzone zostało przesłanie:

„Nigdzie nie można się schować” skierowane do statków FoC. Nie tolerujemy żadnej formy wyzysku marynarzy, a powodzenie naszej kampanii wynika z tego, że nasze wysiłki są ponadsektorowe i ponadregionalne. Marynarze w regionach

Powyżej: ITF i przyjaciele powiewają flagą podczas tygodnia akcji w Azji Płd.-Wschodniej.

uzyskali ponowne potwierdzenie, że ich bezpieczeństwo i warunki pracy mają wielkie znaczenie dla ITF, oraz że w każdej chwili mogą w pełnej poufności kontaktować się z ITF celem uzyskania pomocy”.

Pomocna dla powodzenia tygodnia akcji była współpraca wszystkich związków afiliowanych w ITF oraz inspektorów ITF w regionach Azji Południowo-Wschodniej oraz Azji Wschodniej.

„Nie tolerujemy żadnej formy wyzysku marynarzy, a powodzenie naszej kampanii wynika z tego, że wysiłki są ponadsektorowe i ponadregionalne”

Egipcjanie przewodzą akcji strajkowej w sporze o zaległe wynagrodzenia.

Aung Thu Ya, Związek Marynarzy Birmy

Kiedy w dniu 24 czerwca ub. roku, w tajlandzkim porcie Laem Chabang pojawił się statek handlowy *Michail Arhangelos*, jego załoga nie otrzymywała wynagrodzeń od czterech miesięcy. Operator statku, Sea Wind Maritime, uzasadniał to kłopotliwymi interesami. Wyczerpana tą sytuacją załoga przystąpiła do strajku i zwróciła się do ITF o pomoc. W ciągu miesiąca osiągnięto porozumienie i załoga otrzymała 59.200 US\$ zaległych wynagrodzeń.

Centrum Marynarskie w porcie Sriracha, prowincja Chonburi w Tajlandii, zwróciło się do przedstawiciela ITF w Bangkoku, Aung Thu Ya. Poinformowano go, że Marynarska Sieć Pomocy (ISAN) poprosiła aby ktoś odwiedził statek *Michail Arhangelos* celem sprawdzenia sytuacji.

Aung Thu Ya porozmawiał z trzecim mechanikiem i dowiedział się o problemach związanych z wynagrodzeniami, wyżywieniem, wodą i podstawowym bezpieczeństwem statku. Na statku przebywała międzynarodowa załoga składająca się z dwóch Rosjan, Hindusa, Peruwianczyka, sześciu marynarzy z Bangladeszu, ośmiu Egipcjan, dwóch Greków i trzech Birmańczyków.

Przedstawiciel ITF zwrócił się do biura tokijskiego ITF oraz do siedziby operatora statku w Pireusie. Operator obwiniał pracowników, zwłaszcza marynarzy egipskich. Stwierdził, że wynagrodzenia nie były wypłacane z powodu opłakanych interesów i przyznał, że nawet przed wystąpieniem tych problemów nie płacono załodze.

Tymczasem sytuacja na statku stała się tak zła, że doszło do wybuchu strajku kierowanego przez egipskich członków załogi. Iskra, która spowodowała ten wybuch był brak pokrywy lukowej.

Po skoordynowaniu udziału Wydziału Operacji Morskich ITF, australijskiego inspektora ITF Matt'a Purcell'a, oraz biura tokijskiego ITF, operator złożył swe agresywne stanowisko i zaczął zajmować się rzeczywistą sytuacją. Zaoferował rozliczenie wynagrodzeń siedmiu egipskich członków załogi i ich wyokrętowanie w Tajlandii. Przedstawił także datę ostatecznego rozliczenia pozostałych marynarzy w Malesji, następnym porcie zawinięcia.

Tymczasem Aung Thu Ya zebrał załogę celem omówienia sposobów dalszego postępowania, z zachowaniem pełnej świadomości załogi, ponieważ operator zaczął ją zastraszać.

Przedstawiciel ITF wezwał załogę do „jedności, dyscypliny i pokojowego zachowania w każdych działaniach, na jakie może się ona zdecydować”.

Tydzień akcji ITF

Bałtycki pościg za statkiem wskazuje na znaczenie pomocy dokerów

Dieter Benze, Wydział Morski, ver.di, Niemcy

W minionym roku ITF poszła dalej niż zwykle w swym corocznym tygodniu akcji na Bałtyku.

Normalnie we wrześniu, marynarskie związki z wszystkich 10 krajów bałtyckich uczestniczą w rozmaitych wydarzeniach na całym wybrzeżu Bałtyku. Tym razem jednak, po wykryciu statku *Deneb*, którego układ ITF stracił ważność, związki ścigały statek w ciągu całej jego drogi do Hamburga. Tutaj, przy pomocy dokerów którzy odmówili załadunku, przedstawiciele ITF przekonali armatora *Deneb* do podpisania nowych układów. Przypomniano także armatorowi, że *Deneb* pływa pod banderą Antigui, a statki pod taniemi banderami (FoC) mogą uprawiać żeglugę na Bałtyku jedynie z ważnymi układami ITF. Oto, w jaki sposób przebiegały wydarzenia. Drugiego dnia akcji nasi koledzy z ITF w służbie Holtenau Kanału Kilońskiego zauważyli *Deneb*.

Okazało się, że armator zerwał porozumienie placowe ITF dla statku. Następnego ranka,

” Kiedy wstrzymano załadunek statku, armator zmienił zdanie i podpisał porozumienie. Podjął się także podpisania układów ITF dla dwóch dalszych statków.

” mający swą bazę w Lubece, dzielny zespół akcji ITF udał się do Hamburga celem przeprowadzenia inspekcji warunków na statku.

Udało mu się dotrzeć na statek *Deneb* krótko przed jego wypłynięciem. Hamburgscy dokerzy poinformowani zostali o wizycie ITF. W wyniku solidarności z marynarzami i w swym własnym interesie, odrzucili



Afiliant ITF, związek ver.di, zaangażował się w bałtycki tydzień akcji.

dumping społeczny – korzystanie z pracowników pochodzących z kraju charakteryzującego się słabym lub kiepskim egzekwowaniem norm pracy i nie stosującego norm europejskich. Na wezwanie swego związku, dokerzy przerwali załadunek statku na terminalu, w sytuacji kiedy już tylko osiem krat pozostało do załadunku.

Armator nie dał jednak za wygraną i starał się kontynuować jak przedtem, bez odnowienia układu ITF. Przekazał on zespołowi ITF, że kraty pozostaną w miejscu gdzie się obecnie znajdują a *Deneb* przejdzie na Burchard Quay. Dopiero kiedy także tutaj odmówiono załadunku, armator zmienił zdanie i podpisał porozumienie kontynuacyjne z datą wsteczną sięgającą czerwca 2009 r.

Podjął się także podpisania układów ITF dla dwóch dalszych statków.

Celem tygodnia akcji jest uzyskanie dla związków szerokiego ale szczegółowego poglądu na temat warunków życia i pracy pracowników na statkach i w portach oraz dalszego dopracowania kampanii FoC. Inspektorzy ITF we wszystkich 10 krajach bałtyckich przez cały rok monitorują statki pływające pod tanimi banderami. Są oni jednak w stanie zająć się jedynie kilkoma statkami. Korzyść tygodnia akcji polega na tym, że ITF jest w stanie odwiedzić wszystkie statki w portach bałtyckich, gdziekolwiek by się one nie znajdowały.

Ważne i pomocne dla kampanii ITF jest przeprowadzanie corocznie takiego tygodnia akcji. Tegorocznym hasłem było „Zjednoczeni przetrwamy”, a sukces z *Deneb* jest tylko jednym z dowodów zdolności ITF do wprowadzania jednoci w działaniu.



Kampania przeciwko tanim banderom



Marynarskie umowy o pracę zabraniały wszelkiego zaangażowania się związków zawodowych i podejmowania akcji strajkowych przez pracowników. Jednak zakres, w jakim załoga była wyzyskiwana spowodował, że mimo wszystko podjęła ryzyko przystąpienia do strajku. Złe warunki pracy, nieregularne wypłaty wynagrodzeń oraz niedostateczna ilość wyżywienia i wody sprawiły, że załoga nie miała nic do stracenia.

Aung Thu Ya próbował przekonać załogę, że operator dotrzyma obietnic. Jednak niemal wszyscy jej członkowie utracili wiarę. Ostatecznie osiągnięto porozumienie. Załoga odstąpiła od strajku kiedy tylko operator zgodził się wypłacić w całości zaległe wynagrodzenia i zaaranżuje jej repatriację drogą lotniczą.

Po dalszych negocjacjach operator przesłał na statek przedstawiciela, który pojawił się na nim w dniu 20 czerwca 2009 r.

Aung Thu Ya raz porozmawiał z załogą i przekazał mu jej zbiorową decyzję. Przedstawiciel potwierdził wypłacenie zaległości w pełni i wręczenie biletów lotniczych tylko siedmiu marynarzom egipskim. Aung Thu Ya zaprotestował, że stanowi to niesprawiedliwe traktowanie innych członków załogi. Po pewnych negocjacjach, przedstawiciel operatora zgodził się podpisać umowę o pracę z załogą z Bangladeszu, stwierdzając, że otrzyma ona pełne wynagrodzenie i wyokrętowana zostanie w Malezji.

Ku zadowoleniu marynarzy egipskich, otrzymali oni wszystkie swoje wynagrodzenia, na łączną kwotę 36.500 US\$ oraz bilety na przelot do domu.

”

Kiedy wstrzymano załadunek statku, armator zmienił zdanie i podpisał porozumienie. Podjął się także podpisania układów ITF dla dwóch dalszych statków.

”

Zeszli ze statku następnego dnia. Marynarze z Bangladeszu i z Birmy, także zaakceptowali zaofiarowane warunki i otrzymali zaległe wynagrodzenia w kwocie 22.700 US\$, zgadzając się na wyokrętowanie w Malezji. Pochodzący z Birmy starszy oficer powiedział Aung Thu Ya, że kiedy statek dotarł do portu i został rozładowany, wszystkie te porozumienia uhonorowano, a marynarze zeszli ze statku przed jego wypłynięciem do Somalii.

Jeden z członków załogi statku Michail Arhangelos napisał list do Aung Thu Ya, w którym dziękował ITF za jej pracę. Aung Thu Ya powiedział: „Jestem zadowolony, że sprawa zakończyła się pokojowo, a nie byłbym w stanie pomóc, gdyby nie godny podziwu zbiorowy wysiłek załogi w walce o swe prawa. Jednakże dla zmiany sytuacji w przyszłości, wyrażam nadzieję, że marynarze przystąpią do odpowiednich związków zawodowych.”

Marynarze z Bangladeszu wygrywają przełomową sprawę w chińskim porcie

Dongli Hur, Wydział Operacji Morskich ITF, Londyn

Ting Kam-Yuen, szef biura ITF ds. tanich bander w Hong Kongu, rozstrzygnął skomplikowany spór między marynarzami na statku *Saikat Wind* i ich armatorem z Bangladeszu. Odzyskał on łącznie 164.893 US\$ zaległych wynagrodzeń. Statek, pływający pod banderą Togo, obsadzony był 13 marynarzami z Bangladeszu. Przed wkroczeniem ITF, załoga od wielu miesięcy nie otrzymywała wynagrodzeń. Niektórzy jej członkowie nie otrzymywali wypłat od 14 miesięcy.

Saikat Wind stanął na kotwicy na redzie niewielkiego chińskiego portu BeiHai. Kiedy załoga złożyła skargę w miejscowym sądzie na warunki, sąd odmówił rozpatrzenia sprawy lub aresztowania statku bez dokonania opłaty z góry.

Miejscowa kontrola państwa portu stwierdziła po prostu, że jest to spór pracowniczy i nie będzie się nim zajmowała. Ponieważ armator nadal dostarczał podstawowe zaopatrzenie, załoga nie wysyłała sygnału SOS. Dla pogorszenia sprawy, armator w Bangladeszu wszczął postępowanie sądowe przeciwko załodze z tytułu nieprzestrzegania obowiązków. Kwota roszczenia armatora była dokładnie równa należnościom wobec załogi.

Kam-Yuen zademonstrował doskonałe

umiejętności negocjacyjne i rozległe doświadczenie w zajmowaniu się marynarskimi sporami pracowniczymi.

Nie tylko zdołał pozyskać miejscowego prawnika chińskiego do pracy na rzecz załogi bez wstępnych opłat, ale potrafił także przekonać sąd w BeiHai do zrezygnowania z wymagania opłaty gotówkowej, doprowadzając do zaarrestowania statku.

Zwycięstwo to oferuje pewną nadzieję marynarzom chińskim, często zmuszanym do pracy bez ochrony i w kiepskich warunkach. Stanowi ono ogromny sukces i ważny przełom dla marynarzy na całym świecie.

ITF wkracza gdy załodze w Korei grozi głód

Hye Kyung Kim, Koordynator ITF, Korea

W kwietniu 2009 r. ITF otrzymała raport na temat statku w porcie Pyungtaek w Południowej Korei. Zgłosił się jeden z dziewięciu członków załogi, stwierdzając, że na statku nie ma żywności ani wody pitnej. Załoga nie otrzymywała wynagrodzeń i straciła kontakt z armatorem; Oriental Development Company w Dalian, Chiny.

Statek został zaarrestowany przez stronę trzecią w marcu, po tym jak zniszczeniu uległ na nim ładunek.

ITF bez powodzenia usiłowała skontaktować się z armatorem. Ambasada chińska w Seulu odmówiła udzielenia pomocy, stwierdzając, że Koreańczycy muszą zajmować się wszelkimi sprawami dotyczącymi niewypłaconych wynagrodzeń, braku zaopatrzenia w żywność i wodę pitną, ponieważ to oni dokonali aresztowania statku.

Inspektor odwiedził załogę aby przystąpić do postępowania prawnego o zaległe wynagrodzenia i repatriację. W międzyczasie, Koordynator ITF prowadził rozmowy z działem operacji morskich ITF i z ambasadą chińską; starając się doprowadzić do rozwiązania problemu.

Kiedy armator ostatecznie zgodził się na spotkanie z ITF, nadal odmawiał rozwiązania sprawy. Interesował go w pierwszym rzędzie statek, a nie jego załoga. Odmówił dostarczenia żywności i wody, a nawet spotkania z załogą.

Załoga opowiedziała ITF, że głoduje, wobec czego związek dostarczył wyżywienie i wodę pitną o wartości 250 US\$. Armator kilkakrotnie odwiedził Koreę, ale nie podjął żadnego



Kampania przeciwko tanim banderom



działania i nie zaoferował pomocy. W tej sytuacji inspektorzy postanowili repatriować marynarzy nie czekając na zakończenie postępowania prawnego.

Dlatego w czasie rozmów z załogą i przewodniczącym Federacji Koreańskich Związków Zawodowych (FKSU) Dong Sik Bang'iem, ITF postanowiła pokryć koszt repatriacji dziewięciu członków załogi. Siedmiu postanowiło wrócić do domu, kapitan i wiper zdecydowali się pozostać na statku.

Nie łatwo uzyskać należne załodze wynagrodzenia. ITF oczekuje obecnie na wynik postępowania prawnego.

ITF wygrywa wynagrodzenia dla marynarzy porzuconych w Wielkiej Brytanii

Czternastu członków załogi zarejestrowanego na Malcie kontenerowca *Believer*, uzyskało 65.000 € (US\$ 970.740). Inspektor ITF Tommy Molloy wynegocjował porozumienie z armatorem, Skips Christine, które okazało się nieważne, gdyż bank zamknął linię kredytową. Cztery osoby zeszły ze statku bez wynagrodzenia natomiast 10 innych – dziewięciu Polaków i Rosjanin – pozostały na statku usiłując odzyskać zaległe wynagrodzenia.

Po intensywnych rozmowach, mający siedzibę w Liverpool, Molloy osiągnął porozumienie, że cała załoga spłacona zostanie do września. Zabezpieczył także odszkodowanie w postaci 2-miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego za wcześniejsze zerwanie kontraktu. Jest to zgodne z układem ITF całkowitego kosztu załogowego (TCC) obejmującym statek.

Molloy wynegocjował także krótkofalową umowę wg ustalonych stawek dla marynarzy wyrażających wolę dopłynięcia statkiem do Gdańska, gdzie siedzibę miał nowy operator statku *Believer*, polska spółka Vestland Marine.

„**Załoga nie mogła zrozumieć dlaczego czarterujący i port otrzymają wypłatę przed wypłynięciem, natomiast ona musi czekać aż statek dotrze do Norwegii.**”

Marynarze otrzymali pieniądze mimo taktyki opóźniania wypłaty. W pewnym momencie Molloy pojawił się na statku, gdy zacumowana była przy nim barka z paliwem. Statek miał zdać bunkier dostarczony wcześniej przez czarterującego. Kapitan powiedział mu że otrzymał „instrukcje” od maklera bankowego aby zdać paliwo celem uniknięcia aresztowania statku.

Molloy zwołał spotkanie z załogą, która postanowiła nie kierować się „instrukcjami” kogoś, kto jej nie zatrudnił. Nie chciała wydawać paliwa bez wiedzy kto dokona wypłaty jej wynagrodzeń. W tej sytuacji barka została odesłana. Kiedy prawnik działający w imieniu czarterującego zadzwonił do Molloy'a z pytaniem dlaczego załoga przystąpiła do strajku, zwrócił on uwagę, że załoga nie może uczestniczyć w strajku skoro nie ma pracodawcy.

Przy innej okazji makler starał się przekonać załogę aby popłynęła do Norwegii gdzie zostaną jej wypłacone wynagrodzenia. Załoga nie była jednak w stanie zrozumieć dlaczego czarterujący i władze portowe otrzymają

wypłatę przed wypłynięciem, natomiast ona musi czekać aż statek dotrze do Norwegii. Posłuchała rady ITF i odrzuciła ofertę maklera.

Na szczęście nowy nabywca statku został znaleziony dość szybko i załoga nie musiała odwoływać się do aresztu sądowego dla uzyskania należnych jej wynagrodzeń. Nie musiała też ponosić żadnych opłat prawnych. Ważne znaczenie miało w tym przypadku, że załoga zaangażowała ITF na wczesnym etapie dla ochrony swych interesów.

Związki z ITF w Norwegii i w Polsce także odegrały rolę w zagwarantowaniu zakończenia zadawalającego dla wszystkich zainteresowanych marynarzy.

Statek przetrzymany w Niemczech przez 20 dni za niewypłacanie wynagrodzeń.

ITF odzyskała ponad 39.000 € (US\$ 56.000) dla załogi, której należały się zaległe wynagrodzenia za niemal cztery miesiące. Zajęła się także dramatycznymi warunkami pracy.

Ukraińscy marynarze zwrócili się do ITF o pomoc, kiedy ich statek, *Kramatorsk*, pojawił się w porcie Flushing. ITF pojawiła się na statku wraz z dwoma inspektorami kontroli państwa portu (PSC). Oprócz niewypłaconych wynagrodzeń, stwierdzono brak odpowiedniego wyposażenia do pracy oraz oplakany stan materacy.

Spółka stwierdziła, że nie jest w stanie zaaranżować płatności w gotówce w tak krótkim okresie. Załoga zgodziła się popłynąć do następnego portu zawinięcia, Bremy, gdzie wypłacone zostaną zaległe wynagrodzenia marynarzom którzy będą wykreutowani. Brema nadzorowana jest przez koordynatora ITF w Holandii i Niemczech, Ruud Touwen'a. Kiedy noszący banderę ukraińską *Kramatorsk* pojawił się w porcie, poinformowana została PSC i przeprowadzono dalszą inspekcję. Koordynator ITF omówił z inspektorami PSC zaległe wynagrodzenia i zgodzili się oni na włączenie ich do listy niedociągnięć statku. Łącznie stwierdzono 22 usterki co doprowadziło do zatrzymania statku przez około 20 dni.

Oprócz niewypłacania wynagrodzeń załoga miała problemy ze skłonnościami i zachowaniami kapitana. Na przykład, istniały poważne obawy co do tratw ratunkowych, które nie miały należytych zrzutni. Kapitan nie zwracał należytej uwagi na tę sytuację i jego zdaniem, problem nie istniał. Generalnie, niechętny był do współpracy, argumentując, że załoga podpisała umowy o pracę przewidujące



Załoga statku Believer, która przy pomocy ITF wygrała rozliczenie płac.

niewypłacanie wynagrodzeń przez pierwsze dwa miesiące, wobec czego nie ma prawa skarżyć się.

Ostatecznie, wszystkie niedociągnięcia zostały usunięte i statek opuścił port. Nie nastąpiło to jednak przed wypłaceniem zaległych załodze wynagrodzeń na łączną sumę 56.000 US\$.

Tureccy marynarze wygrywają w Panamie zaległe płace

Siedemnastu tureckich marynarzy repatriowano w kwietniu ubiegłego roku po wygraniu roszczenia płacowego w wyniku kilkumiesięcznego postępowania prawnego.

Pracownicy na statku *Mevlut Dov*, pod banderą panamską, porzuceni zostali w Port Cristobal w Panamie, po awarii technicznej w drodze z brazylijskiego Rio de Janeiro do Callao w Peru. W jej wyniku tureccy marynarze pozostawieni zostali przez kilka miesięcy na statku w słabo wentylowanych kabinach, żywiąc się dostawami z panamskiego inspektoratu ITF i afiliowanych z ITF związków zawodowych, którzy także pomogli pokryć koszty repatriacji marynarzy.

Po interwencji Inspektora ITF Luis'a Fruto oraz prawnika Olmedo Arrocha, sprawą zajął się drugi sąd morski Panamy, gdzie uzgodniono sprzedaż statku i z tych środków wypłacenie marynarzom wynagrodzeń.

W listopadzie 2009 r. około 160.000 US\$ zaległych wynagrodzeń ostatecznie wysłano do Turcji.

Luis Fruto stwierdził: „Nowy rząd panamski prezydenta Ricardo Martinelli i aktualna administracja Panamskiego Zarządu Morskiego chcą współpracować nad zagwarantowaniem, że na statkach pod banderą panamską przestrzegane są prawa pracownicze marynarzy. Ponadto, zarząd w oparciu o wskazania marynarzy i portu zażądał swobodnego dostępu do panamskich portów dla komitetu opiekuńczego i dla Inspektoratu ITF”.

Rosyjska załoga walczy z armatorem o należne pieniądze

Pięciu porzuconym rosyjskim członkom załogi wypłacono należne im 35.000 € (US\$ 50.390), dzięki wysiłkom holenderskiego Koordynatora ITF, Ruud'a Touwen'a. Marynarze zostali porzuceni przez armatora na statku *Mike*



Członkowie załogi statku *Mevlut Dov* w Port Cristobal. Miejscowy Inspektor ITF zorganizował dostawę żywności i wody.

w niemieckim porcie Duisburg. W tym momencie należna im kwota wynosiła 19.000 € (27.350 US\$).

Touwen złożył propozycje marynarzom w imieniu ich związku: armator zamierzał wypłacić 40% roszczenia w postaci zaliczki gotówkowej oraz dostarczyć bilet do miejsca zamieszkania. Poradzone załodze przeprowadzić statek do Holandii, gdzie związek był w stanie udzielić jej pomocy w postaci aresztowania statku i sprzedaży go na licytacji publicznej w Rotterdamie.

Załogę poinformowano, że wszystko to może odbyć się w następnym tygodniu. Marynarze niepokoił się jednak dalszym opóźnieniem wypłaty i postanowili, że chcą otrzymać wszelkie należności z góry. Zaangażowali własnego prawnika, ale nie udało im się uzyskać porozumienia w sprawie natychmiastowej wypłaty.

Ponownie sprawą zajęła się ITF. Touwen raz jeszcze rozpoczął negocjacje z właścicielami i zarządzającymi statkiem. Do tego czasu roszczenie wzrosło do 42.000 € (60.430 US\$), włącznie z opłatami dla prawników.

Nastąpiły długie dyskusje i ostatecznie osiągnięto porozumienie, ale w ramach odzyskania przez załogę 35.000 € musiała ona sama zapłacić za swe bilety do domu oraz opłacić koszty prawników. Tym razem rosyjska załoga zaakceptowała porozumienia i odjechała do domu.

ITF pomaga repatriować załogę statku, który zatonał w Indiach

Po interwencji ITF 26 marynarzy uratowanych ze statku towarowego, który zatonał w okolicach Orissy w Indiach, zostało repatriowanych po trwającym 2 miesiące porzuceniu w trakcie dochodzenia powypadkowego.

Załoga stanowiącego własność mongolską statku *Black Rose-17* marynarzy z Bangladeszu, trzech Rosjan i sześciu Ukraińców, pozostawiona została w Paradip, Orissa, kiedy jej statek zatonął w dniu 9 września 2009 r. Ukraiński starszy mechanik zginął w trakcie wypadku. ITF interweniowała w celu udzielenia pomocy załodze porzuconej w oczekiwaniu na oficjalne zwolnienie przez ministerstwo żeglugi.

Morski Związek Zawodowy Indii pomógł załodze odzyskać należne jej wynagrodzenia. Kapitan Sergiej Kamarov powiedział: „Jesteśmy szczęśliwi z powrotu do domu. Dziękujemy ITF i departamentowi imigracji za pomoc”. Załoga została repatriowana dnia 10 listopada 2009 roku.

ITF wygrywa sprawę dla marynarzy na Ukrainie nie mających umów o pracę

W marcu 2009 r. przedstawiciele ITF uzyskali porozumienie z tureckimi właścicielami/załączającymi statku *Lotus*. Porozumienie gwarantowało wypłacenie zaległych wynagrodzeń i bilet do domu dla jednego z marynarzy, chociaż nikt na statku nie miał jakiegokolwiek umowy o pracę na piśmie.

Marynarze powinni zawsze zabiegać o zatwierdzone przez ITF zbiorowe układy pracy. Niestety, jeśli chodzi o wschodnio-europejskich, syryjskich i azjatyckich marynarzy powszechny jest brak posiadania umów o pracę. Ze względu na brak czegokolwiek na piśmie, ITF była w słabym położeniu na początku rozmów. Jednak załoga była niezłomna w trakcie negocjacji.

Kampania przeciwko tanim banderom



Inspektor ITF na Ukrainie, Natalia Jefrimienko, jako pierwsza odebrała w dniu 22 marca wezwanie od załogi statku *Lotus*, wycarterowanego na Ukrainie. Ponieważ *Lotus* nie miał wyjść z portu wcześniej niż następnego dnia, był czas na zapoznanie się z panującymi na nim warunkami i rozpoczęcie negocjacji ze spółką.

Statek został zatrzymany ponieważ wykryto na nim pewne usterki. Sześciu spośród 11 członków załogi zapowiedziało odmowę wykonywania pracy jeśli spółka nie spełni swych zobowiązań wobec nich. Uzgodniony werbalnie poziom wynagrodzeń z armatorem przed zaokrętowaniem na statek był znacznie niższy od minimum zalecanego przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP).

Mimo tego, po otrzymaniu pierwszych informacji od tureckiego armatora/zarządzającego, sugerowane wypłaty były jeszcze mniejsze. Sześciu marynarzy domagało się podmiary i repatriacji ponieważ spółka naruszyła umowę o pracę, nie wypłacając wynagrodzeń między grudniem 2008 a lutym 2009 roku.

Ukraiński czarterujący zaangażował się w dyskusję i okazało się to produktywnie. Zaledwie pięć dni po początkowym wezwaniu przez załogę, osiągnięto porozumienie między marynarzami i spółką. Przewidywało ono wypłacenie ostatecznej wypłaty i repatriację jednego marynarza z Ukrainy. Uzgodniono także wypłacenie, w gotówce, wynagrodzeń należnych pozostałym pięciu marynarzom za pracę między grudniem 2008 a marcem 2009 roku. Bazowano na zalecanym przez MOP skali wynagrodzeń. Dalszych pięciu zgodziło się pozostać na statku i dopłynąć

nim do Istanbulu, gdzie zostaną podmienieni przez załogę turecką.

Koszt repatriacji szóstki składającej skargę został włączony do sumy uzgodnionej i wypłaconej na Ukrainie. Aby uniemożliwić spółce domaganie się zwrotu pieniędzy, niemal cała kwota została przelana do rodzin zanim statek wypłynął do Turcji.

Natalia Jefrimienko powiedziała: "Marynarze otrzymali więcej niż oczekiwali, armator dostał nauczkę, że brak kontraktu należyce podpisanego przez obie strony nie zawsze jest dlań korzystny i mam nadzieję, że sami marynarze wyciągną należyta naukę z tej sytuacji".

Repatriowani po 13 miesiącach porzucenia w Tripoli

13-miesięczna męka załogi *Swift Spindrift* dobiegła końca w grudniu 2009 roku, kiedy ITF zdołała zorganizować jej repatriację do Birmy. Pozostawała ona porzucona od ponad roku w libijskim porcie Tripoli.

Sukces, w przekonaniu armatora, do sfinansowania repatriacji osiągnięto dzięki globalnej akcji zainteresowanych i przedstawicieli ITF w sześciu krajach.

Przez pełen rok, załoga dawała wiarę zapewnieniom kapitana. Ostatecznie jednak postanowiła zwrócić się o pomoc do ITF. Stała się zdesperowana, zwłaszcza kiedy przez ostatnie sześć miesięcy przestała otrzymywać wynagrodzenia. Zaopatrzenie w wodę i podstawowe wyżywienie stawało się coraz bardziej ograniczone, a przez większość czasu statkowi odmówiono miejsca przy nabrzeżu, co w znacznej mierze ograniczało kontaktowania się załogi ze światem zewnętrznym.

Los załogi wynikał ze sporu między różnymi stronami czarteru.

Ponieważ statek płynął pod tanią banderą, trudno było znaleźć właściciela/zarządzającego *Swift Spindrift*, chociaż wiele wskazywało na ich powiązania z Grace Lines z Nowego Jorku i z Delhi.

Koordinowani przez personel londyńskiej siedziby głównej ITF, członkowie światowego zespołu ITF przystąpili do działania, a mający siedzibę w USA Koordynator ITF Rick Esopa zwrócił się do Grace Lines w Nowym Jorku; natomiast Mahendra Skarma z delhijskiego biura ITF, skontaktował się z przedstawicielem spółki w Indiach.

Kluczem do powodzenia okazały się wysiłki aby przedstawiciele ITF udali się do Tripoli i porozmawiali z miejscowymi władzami morskimi i związkami.

Hiszpański afiliant ITF, związek ELA, zgodził się na podróż do Libii mającego swą siedzibę w Bilbao Inspektora ITF Mohamed'a Arrachedi.

Ponadto, Bilal Malkawi, z regionalnego biura ITF w Ammanie, Jordania, skontaktował się z kierownictwem Arabskiej Federacji Pracowników Transportu i Komunikacji, które udzieliło istotnego wsparcia.

Arrachedi spędził w Tripoli 22 dni negocjując z i pomiędzy miejscowymi prawnikami, agentami statku oraz libijskimi władzami morskimi w celu umożliwienia repatriacji załogi. Udało mu się nawet uzyskać zgodę na zacamowanie statku przy nabrzeżu, po raz pierwszy od miesięcy.

W międzyczasie sekretariat ITF zaaranżował z prawnikami reprezentującymi właścicieli *Swift Spindrift*, w Nowym Jorku i Londynie, pokrycie kosztów repatriacji.

Strajkująca załoga otrzymuje pomoc od afrykańskiego afilianta

W październiku 2009 roku opłaciła się determinacja tureckiej załogi na statku *Bereket*, kiedy otrzymała ona zaległe wynagrodzenia w kwocie 46.540 US\$ o została repatriowana. Jej sukces możliwy był też dzięki współpracy Inspektora ITF w Turcji z afiliantem ITF, Związkiem Marynarzy Tanzanii (TSU).

Zakotwiczeni u wybrzeży Zanzibaru, 14 marynarzy przystąpiło do strajku po tym jak armator, Uzaklar Denizlik Sanayi Ve Ticaret, odmówił wypłacenia należnych im wynagrodzeń za trzy miesiące w wyniku wysiłków podjętych przez inspektora tureckiego Muzaffer'a Civelek aby przystąpić do negocjacji w tej kwestii.

Spółka zagroziła wcześniej zwolnieniem za skontaktowanie się z Afrykańskim Biurem Regionalnym ITF w Kenii.

Załoga skontaktowała się z Abdulrahman'em Chande z TSU. Natychmiast powiadomił on miejscowe władze kontroli państwa portu. Przeprowadzono inspekcję i statek został aresztowany w związku z „niedostateczną obsadą wynikającą z odmowy załogi dalszego zatrudnienia z powodu sporu płacowego”.

Inspektorzy dodali, że statek nie otrzyma zgody na wypłynięcie do czasu rozwiązania sporu i utrzymania przez załogę jej wynagrodzeń.

Po unieruchomieniu statku *Bereket* właściciele zgodzili się ostatecznie na rozmowę z Civelek'iem i uzgodniono wypłacenie należności oraz repatriację.

”

Kiedy wstrzymano załadunek statku, armator zmienił zdanie i podpisał porozumienie. Podjął się także podpisania układów ITF dla dwóch dalszych statków.

”



Somalijscy piraci pojmami przez francuskie siły zbrojne w Zatoce Adeńskiej paradują w leżącym na północy porcie Bosasso, w listopadzie 2009 r. Francuska marynarka wojenna przekazała ponad 12 piratów złapanych na Oceanie Indyjskim władzom półautonomicznego regionu Puntland w północnej Somalii.

Marynarze płacą cenę

Kto zajmuje się marynarzami dotkniętymi aktami piractwa?
BRENDA KIRSCH sprawdza te sprawy.



Członek załogi (z prawej) hiszpańskiego tuńczykowca Alakrana w objęciach osoby bliskiej po powrocie do portu Victoria na wyspie Mahe na Seszelach w listopadzie 2009 roku. Piraci somalijscy uwolnili statek Alakrana uprowadzony w październiku i mówi się o zapłaceniu okupu 3,5 mln US\$ za statek i załogę.

Piractwo nie jest niczym nowym, a marynarze byli narażeni na tego rodzaju napady w ciągu całej historii marynarstwa. Jednak w ciągu ostatnich kilku lat nastąpił rozwój zagrożeń, zwłaszcza na wodach Zatoki Adeńskiej, w rogu Afryki i nawet dalej na Oceanie Indyjskim.

Destabilizacji w Somalii i odejściu od przestrzegania prawa, towarzyszy rozkwit piractwa, jako istotnej branży w półautonomicznym regionie Puntland. Społeczności żyjące w skrajnym ubóstwie, tracąc możliwości oparcia się o rybołówstwo ze względu na przełowienie, a jakimi nie kieruje jakikolwiek system prawa lub sprawiedliwości kryminalnej, a mające dostęp do uzbrojenia, skorzystały z lukratywnego interesu jakim jest piractwo.

„Piractwo u wybrzeży Somalii jest problemem innym niż mający miejsce w Cieśninie Malakka i na Morzu Południowo Chińskim”, wyjaśnia John Bainbridge, asystent sekretarza sekcji marynarzy w ITF.

„Mamy tu do czynienia z nowym biznesem – polegającym na zdobywaniu pieniędzy z pojmowania zakładników, co podniosło poprzeczkę”.

Wzrost piractwa

Problem piractwa uległ eskalacji w roku 2008, kiedy to somalijscy piraci uprowadzili niemal 100 statków i 500 zakładników. Mimo międzynarodowego zainteresowania oraz obecności wielonarodowych sił marynarki wojennej przeznaczonych do patrolowania Zatoki Adeńskiej, ilość ataków w regionie nadal rosła w roku 2009. Istnieją także narastające dowody, że piraci przygotowani są do rozszerzenia działań na Morze Czerwone, w kierunku Szeseli i w dół do wschodniego wybrzeża Afryki.

Do września 2009 roku Centrum Raportowania Piractwa (PRC) Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB) – organ monitorujący piractwo na świecie – wskazał, że dotychczasowe wielkości za rok bieżący już przekroczyły łączną ilość ataków pirackich za rok 2008. Somalijscy piraci dokonali 148 ataków – 97 w Zatoce Adeńskiej, 47 u wybrzeży Somalii i cztery u wybrzeży Omanu. Chociaż liczne ataki przerwane zostały dzięki akcjom lub interwencjom kolacyjnych sił zadaniowych, piratom somalijskim mimo wszystko udało się porwać 32 statki i uprowadzić 532 zakładników. Co martwi najbardziej, w wyniku wypadków zabitych zostało czterech marynarzy.

Somalijscy piraci przygotowani są do podejmowania ryzyka ze względu na wysokość okupów. Alex Kemp z Group 4 Security zależnej od NYA International informuje na łamach Lloyd's List, że żądania okupu wzrosły w roku 2009 do 5-15 mln US\$, zaś średnie wypłaty wynosiły od 1,5 do 1,7 mln US\$. Długość czasu uprowadzenia wynosiła w roku 2009 średnio 50-80 dni.

Ataki pirackie kontynuowane były także na innych wodach świata – wraz ze wskazaniami, że globalna recesja może przyczynić się do wzrostu tego rodzaju oportunistycznej przestępczości.

Kontynuowane były ataki na Morzu Południowo-

Chińskim oraz na wodach malezyjskich. W ciągu ostatnich dwóch lat doszło także, ze względów politycznych, do ataków na żeglugę i personel w delcie Nigru, a napastnicy starają się o większe korzyści z lukratywnego nigeryjskiego przemysłu ropy naftowej.

Po fali ataków i uprowadzeń, wydaje się, że obecnie problemy w delcie Nigru ulegają zmniejszeniu, po uwolnieniu przez rząd przywódcy Ruchu Emancypacji Delt Nigru (MEND) w lipcu 2009 r.

Ochrona marynarzy

Zainteresowanie mediów koncentruje się na piratach. Mniejszą uwagę poświęca się losowi marynarzy cierpiących najbardziej, jako ofiary ataków pirackich i kryminalnych.

„Marynarze nie stanowią niewyczerpalnego źródła”, mówi John Bainbridge. Jeśli płaci się okupy za ich uwolnienie, musi to być konieczne. „Najważniejszym celem jest bezpieczeństwo marynarzy”.

Kiedy to tylko możliwe, ITF i zainteresowane związki polegają na profesjonalnych negocjatorach będących w kontakcie z piratami, podczas gdy same zajmują się rodzinami uprowadzonych członków.

Doprowadzenie do uwolnienia może jednak być dopiero początkiem trwałych problemów dla marynarzy będących ofiarami piractwa. Efekt stresu post-traumatycznego (PTSD) może stać się problemem trwałym, mającym wpływ na ich zdrowie, zatrudnienie i relacje.

John Bainbridge mówi: „Ze względu na przypadkowość podaży siły roboczej na statki, może

okazać się niezmiernie trudnym po ich uwolnieniu uzyskanie wsparcia lub pomocy. Jest to ogromny problem, ponieważ nie w pełni realizowany jest obowiązek opieki”.

Wydaje się, że piractwo jest trwałym problemem, ale konkretna sytuacja w Somalii powinna być powiązana poprzez długofalowe środki międzynarodowe na rzecz doprowadzenia do stabilności w tym kraju.

Rozwiązanie problemu

W zakresie krótkofalowym, marynarze będą musieli być czujni w czasie przechodzenia przez niebezpieczne wody u wybrzeży Somalii. Istnieją osoby wywołujące do zamieszczania na statkach przechodzących przez ten obszar uzbrojonego personelu. ITF całkowicie odrzuca takie rozwiązanie. „Uzbrojony personel na statkach prowadziłby do eskalacji sytuacji i stwarzałby jeszcze większe zagrożenie dla marynarzy”, mówi John Bainbridge.

ITF świadoma jest, że najbardziej narażone na piractwo statki – jako wolne, mające niską wolną burtę i niewielką obsadę załogową, są najprawdopodobniej statki pod tanimi banderami. „Z tego powodu zabiegamy aby podpisywały układy ITF lub związkowe”, mówi John Bainbridge. „W przeciwnym razie nikt nie udziela wsparcia marynarzom”.

● Brenda Kirsch jest niezależną dziennikarką zamieszkującą w Londynie

Stanowisko ITF w sprawie piractwa

Sekcja Marynarzy ITF po dokonaniu oceny narastającego problemu piractwa w Zatoce Adeńskiej, u wybrzeży Somalii i obecnie na szerszym obszarze Oceanu Indyjskiego stwierdziła, że za wyjątkiem okoliczności nadzwyczajnych, statki nie powinny przechodzić w tranzycie przez ten obszar. Zagrożenie atakiem jest teraz tak wielkie, że kierowanie marynarzy na niebezpieczne drogi stanowi naruszenie obowiązku opieki obowiązującego armatorów. Nadzwyczajne okoliczności odnoszą się do:

- dysponowania bliską ochroną aktywną ze strony sił marynarki wojennej lub udziału w konwoju z odpowiednią eskortą sił zbrojnych
- zakwalifikowania statku, jako stanowiącego niskie zagrożenie i dysponującego odpowiednim, sprawdzonym poziomem

środków ochrony. ITF uznaje także, że marynarze nie powinni odczuwać niekorzystnych skutków odmowy wejścia statkami w te obszary zagrożenia. Marynarze mają prawo do odmowy udania się w niebezpieczne obszary i zwolnienia zanim statek wpłynie w taki obszar. ITF wzywa państwa bandery do podtrzymywania praw marynarzy w tym zakresie.

ITF potwierdziła swe stanowisko, że marynarze nie powinni być uzbrajani.

Marynarze wezwali szerszą branżę żeglugową do poparcia tego stanowiska i przyjęcia wszelkich rozwiązań gwarantujących ochronę marynarzy przez nie wprowadzanie ich na niebezpieczne szlaki.

Źródło: Powyższe oświadczenie uzgodnione zostało przez Sekcję Marynarzy ITF w roku 2009.

„**Uzbrojony personel na statkach prowadziłby do eskalacji sytuacji i stwarzałby jeszcze większe zagrożenia dla marynarzy.**”



Cierpienie z powodu milczenia: zakładnicy z Danica White

Powyżej: Członkowie załogi kutra rybackiego Alakrana cieszą się po uwolnieniu przez somalijskich piratów w listopadzie 2009 roku.

Trzej duńscy marynarze porwani przez somalijskich piratów w czerwcu 2007 roku, sądzą że już nigdy nie zobaczą swego domu. Dla marynarzy będących członkami 5-osobowej załogi statku duńskiej własności *Danica White*, przetrzymywanie przez piratów było dostatecznie stresogenne, ale równie stresująca była cisza na temat ich losu panująca w kraju ojczystym.

Uwolnieni po 89 dniach, dwaj marynarze do dziś płacą cenę za porwanie – do tej pory nie podjęli pracy na morzu, co jest skutkiem stresu, jakiego doznali.

Henrik Berlau, sekretarz sekcji morskiej duńskiego związku 3F, wyjaśnia, że związek nadal stara się o odszkodowanie dla uprowadzonych. Chociaż uzyskali niewielkie odszkodowanie z ogólnego funduszu ubezpieczeniowego z tytułu wypadku przy pracy, związek dochodzi odpowiedzialności spółki w tej sprawie, oraz z tytułu zaniedbania kapitana dopuszczającego do nastąpienia ataku piratów. Związek złożył aktualnie apelację w tej sprawie.

„Kapitan nie podjął żadnych działań zapobiegawczych, nie było specjalnej służby obserwacyjnej, nie kierował się on także zaleceniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie unikania ataków”, mówi Berlau.

Danica White była wolniej płynącym statkiem zaledwie 200 mil od brzegu Somalii, wyjaśnia.

„Przekonani jesteśmy, że brak zainteresowania kapitana zabezpieczeniem statku i załogi jest poważnym zaniedbaniem, sprzeczającym, że stali się łatwym celem dla piratów”.

Szczególnie złości go armator: „Jest to spółka ciesząca się tak złą sławą, że Duński Urząd Morski wycofał jej dokument przestrzegania na miesiąc przed wypadkiem. Jego zdaniem: Armator był złą spółką o złej reputacji i rejestrem braku poszanowania marynarzy.”

Berlau wskazał także na niedociągnięcia w morskiej branży ubezpieczeniowej. Ubezpieczenie statku nie tylko nie obejmuje załogi – jedynie statek i jego ładunek – ale branża woli stosować się do prawa morskiego przewidującego upływ sześciu miesięcy do czasu uznania statku za całkowicie utracony. „Daje to ubezpieczycielom czas na negocjowanie tańszej umowy z piratami, zanim będą musieli wypłacić ubezpieczenie”.

Obwinia także rząd duński z powodu dumy nie negocjowania z „terrorystami lub piratami”, „jest to sytuacja jakiej nie sposób tolerować w odniesieniu do marynarzy” – a także z powodu polityki nie informowania rodzin.

„Załoga miała wrażenie, że została zapomniana, nie mogąc zrozumieć dlaczego jej los nie trafił do mediów”, mówi. „Ministerstwo spraw zagranicznych poprosiło nas o zachowanie

dyskrecji, ale kiedy kapitan ujawnił szczegóły, nadaliliśmy sprawie charakter publiczny”

Związek 3F zaoferował opłacenie całego okupu żądanego za załogę, ale wcześniej wpłacono okup i załoga została uwolniona po trzech miesiącach.

Berlau nie ma wątpliwości, że zachowania branży żeglugowej i ubezpieczycieli morskich wymagają zmiany aby marynarze nie musieli być przetrzymywani jako zakładnicy do sześciu miesięcy, oraz aby uzyskiwali odszkodowanie z tytułu doznanych cierpień.

Jeśli chodzi o zapobieganie atakom, potwierdził potrzebę korzystania marynarzy z porad Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Międzynarodowego Biura Morskiego, oraz stwierdził, że armatorzy powinni zainwestować we właściwe środki zapobiegawcze, takie jak zapory elektryczne.

„Pierwsze 35 do 40 minut po ataku jest krytyczne, ponieważ jest to czas na zaalarmowanie świata zewnętrznego, staranie się o ochronę i wezwanie sił marynarki wojennej”.

Odnawia także, że chociaż jego członkowie doznali okropnych doświadczeń, odlecieli do domy prywatnym odrzutowcem i zajęli się nimi psycholodzy. „Tak było w Danii – a co jeśli chodzi o Filipińczyków będących ofiarami piractwa? Znajdują się oni w znacznie gorszym położeniu.”

”
Pierwsze 35 do 40 minut po ataku jest krytyczne, ponieważ jest to czas na zaalarmowanie świata zewnętrznego, staranie się o ochronę i wezwanie sił marynarki wojennej.
”



ITF regularnie przypomina marynarzom aby nie obsługiwali ładunków. Zapytaliśmy dwóch dokerów dlaczego jest to tak ważne.

Powyżej: Steve Biggs (z lewej): porty są niebezpiecznymi miejscami i każdy z nich korzysta z różnych metod obsługi ładunku.

Pełnym głosem

Steve Biggs, doker, DP World Southampton, Unite (UK)

„ Zajmuję się tą robotą już od 15 lat, idąc w ślady swego ojca i dziadka, którzy także byli dokerami. Podobnie, jak liczne inne porty, Southampton ma wielkie tradycje rodzinne wspólnej pracy synów, ojców i braci.

Kiedy po raz pierwszy zacząłem pracę w dokach, stałem się praktykantem i szkolony byłem w pełnym zakresie prac dokerskich: wyściełania, mocowania, kierowania układarką, dźwigiem, wozem bramowym, holownikiem.

Po trzech latach szkolenia wszedłem w skład podstawowej siły roboczej i włączony zostałem w system pracy zmianowej wraz z jego warunkami.

W Southampton dokerzy mają harmonogram dyżurów określający, jaką pracą zajmują się na danej zmianie. Cała podstawowa siła robocza jest wielofunkcyjna. Jesteśmy także szkoleni w zakresie BiHP i nie wolno nam wykonywać żadnych funkcji o ile nie ukończyliśmy kursu szkoleniowego i uzyskaliśmy zatwierdzenia przez zespół instruktorów.

Dokerzy



”

Bardzo ważne aby marynarze nie wykonywali prac dokerskich, ponieważ prowadzi to do utraty miejsc pracy, zwolnień grupowych i zwiększa wypadkowość.

”



Bardzo ważne jest aby marynarze nie wykonywali prac dokerskich, ponieważ prowadzi to do utraty miejsc pracy, zwolnień grupowych i zwiększa wypadkowość. Porty są ekstremalnie niebezpiecznymi miejscami pracy a każdy z nich korzysta z innych metod obsługi ładunków.

Zasadnicze znaczenie ma aby wszyscy dokerzy świadomi byli bezpiecznego systemu pracy mającego zastosowanie w ich porcie, aby mogli wykonywać swe obowiązki z wykorzystaniem wiedzy i umiejętności wynikających ze szkolenia i doświadczenia. Katastrofą dla dokerów w naszych portach byłoby, gdyby marynarze mieli wykonywać naszą pracę. Efektem byłoby wprowadzenie przypadkowego zatrudniania oraz koniec pracy którą tradycyjnie wykonujemy”.

John Florio, doker, Patrick, MUA, Oddział Melbourne

”Pracuję tu na terminalu kontenerowym od pięciu lat w zatrudnieniu stałym w niepełnym wymiarze czasu pracy (PGE). Mam uprawnienia operatora dźwigu, brygadzysty i operatora układarki bramowej. Jestem także jednym z dwudziestu przedstawicieli PGR ds. bezpieczeństwa. Aby zostać takim przedstawicielem musimy ukończyć 5-dniowy, zatwierdzony kurs zarządzania bezpieczeństwem.

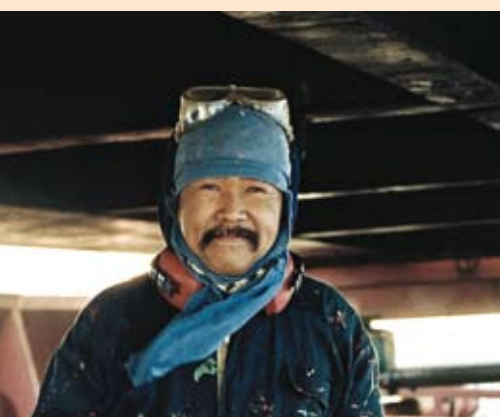
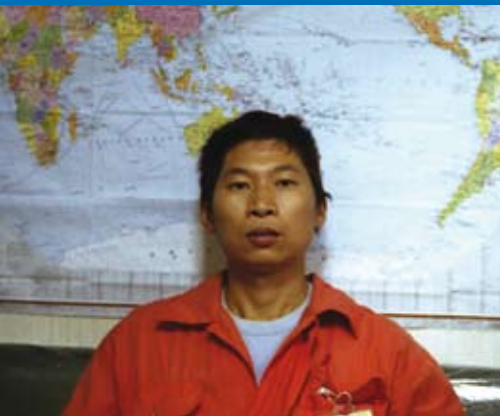
Z tego względu ważne jest aby to dokerzy wykonywali prace dokerskie. To jest nasza praca. Jesteśmy do niej przeszkoleni.

Pewnego dnia statek *MSC Krittika* wypłynął bez zamocowania ładunku. Jest to niebezpieczne dla dokerów, marynarzy, osób korzystających z portu i naszego środowiska. Mieliśmy na statku brygadę mocującą gotową do zamocowania ostatniej części ładunku, kiedy polecono jej opuścić statek, a ten opuścił port.

Stanowiło to zagrożenie życia ludzkiego. Kiedy statek uderzony zostanie mocno przez holownik, kontenery mogą spaść. Mogą upaść do wody, na nabrzeże albo na przebywające w porcie jednostki rekreacyjne.

Istnieje wiele niebezpieczeństw. Może to zakończyć się katastrofą środowiskową podobną do tej, kiedy kontenery załadowane azotem amoniu wypadły ze statku *Pacific Venture* w marcu 2009 roku na wzburzonej wodzie, wybijając dziurę w kadłubie statku i doprowadzając do wycieku 30 ton paliwa ciężkiego wzdłuż 20 km naszej linii brzegowej.

Dostatecznie trudne jest mocowanie przy nabrzeżu, a co dopiero na pełnym morzu. Niestabilność jest okropna, powoduje przemieszczanie się o trzy poziomy w czasie ruchu statku. Praca marynarzy jest dostatecznie trudna, nie utrudniajmy jej jeszcze bardziej. Dokerzy chcą wykonywać prace i chcemy to robić bezpiecznie”.





Przypatrz się dokładnie zanim podpiszesz: Porady ITF w sprawie Waszych umów o pracę

Najlepszą gwarancją właściwych warunków zatrudnienia na morzu jest podpisanie umowy zgodnej z zatwierdzonym przez ITF układem zbiorowym pracy. W innym przypadku – oto wykaz zasad, którymi należy się kierować.

-  Nie podejmuj pracy na statku bez umowy o pracę na piśmie.
-  Nigdy nie podpisuj umowy in blanco, albo kontraktu wiążącego cię z jakimiś warunkami, które nie są określone, albo z którymi nie jesteś zaznajomiony.
-  Sprawdź czy umowa odnosi się do Zbiorowego Układu Pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że w pełni znane są ci warunki CBA, oraz zachowuj jego kopię wraz ze swą umową.
-  Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
-  Nie podpisuj umowy zezwalającej na dokonanie zmian okresu kontraktowego wyłącznie według uznania armatora. Wszelkie zmiany uzgodnionego okresu powinny być wprowadzane za obopólną zgodą.
-  Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wypłacane wynagrodzenie zasadnicze i upewnij się, że podstawowy czas pracy jest wyraźnie zdefiniowany (np. 40,44 lub 48 godzin tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy stwierdza, że podstawowy czas pracy powinien wynosić maksymalnie 48 godzin tygodniowo (208 miesięcznie).
-  Upewnij się, że umowa wyraźnie określa ile nadgodzin będzie opłacane i według jakiej stawki. Może to być stawka płatności za wszystkie nadgodziny przepracowane poza podstawą. Może istnieć miesięczna kwota stała za zagwarantowaną ilość nadgodzin, w którym to przypadku wyraźnie powinna być określona stawka za czas przepracowany poza gwarantowanymi nadgodzinami.
-  MOP stwierdza, że nadgodziny powinny być opłacane wg stawki wynoszącej 1,25 normalnej stawki godzinowej.
-  Upewnij się, że umowa określa ile otrzymasz dni płatnego urlopu miesięcznie. MOP stwierdza, że urlop płatny nie powinien być krótszy niż 30 dni rocznie. (2,5 dnia za miesiąc kalendarzowy).
-  Upewnij się, że wypłaty wynagrodzeń zasadniczych, nadgodzin i należności urlopowych są wyraźnie i oddzielnie opisane w umowie.
-  Nigdy nie podpisuj umowy zezwalającej armatorowi na wycofanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie kontraktu. Powinieneś być uprawniony do pełnej wypłaty zarobionych wynagrodzeń pod koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
-  Nigdy nie podpisuj umowy zawierającej jakiegokolwiek klauzulę, że odpowiadasz za pokrycie jakiegóż części kosztów dotarcia na statek lub repatriacji.
-  Bądź świadom, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze obejmuje szczegóły dodatkowych świadczeń. Dlatego staraj się uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania wynikającego z umowy), jakie odszkodowania wypłacane będą w razie:
 - Choroby lub uszkodzenia ciała w okresie kontraktowym
 - Śmierci (kwota wypłacana najbliższemu krewnemu)
 - Utraty statku
 - Utraty mienia osobistego w wyniku utraty statku
 - Wcześniejszego zakończenia kontraktu
-  Nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę ograniczającą twoje prawo do wstąpienia, kontaktowania się lub bycia reprezentowanym przez wybrany przez ciebie związek zawodowy.
-  Zapewnij otrzymanie i posiadanie kopii podpisanej przez siebie umowy.
-  Sprawdź czy umowa stwierdza, że jesteś uprawniony do środków na repatriację.
-  Sprawdź warunki zakończenia kontraktu, włącznie z okresem wypowiedzenia, jaki armator musi ci przyznać na zakończenie kontraktu.
-  Pamiętaj. . . niezależnie od warunków, wszelki kontrakt/umowa, do jakich przystąpisz, w większości ustawodawstw uznane są za prawnie wiążące.

Inspektorzy ITF

BIURO GŁÓWNE

49/60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom
Tel: +44(0)20 7403 2733
Fax: +44(0)20 7357 7871
Telex: 051 8811397 ITF LDN G
Email: mail@itf.org.uk
Website: www.itfglobal.org

REGIONALNE BIURO AFRYKI

PO Box 66540, Nairobi, Kenya
Tel: +254(0)20 444 80 19
Fax: +254(0)20 444 80 20
Email: nairobi@itf.org.uk

REGIONALNE BIURO AFRYKI FRANCUSKOJEZYCZNEJ

1036 Avenue Dimboldobos, 3rd floor ex immeuble CEA0, 11 BP 832, Ouagadougou, Burkina Faso
Tel: +226(0)50 30 19 79
Fax: +226(0)50 33 31 01
Email: itfwak@fasonet.bf

BIURO ŚWIATA ARABSKIEGO

PO Box 925875, Amman 11190, Jordan
Tel/Fax: +962(0)6 569 94 48
Email: malkawi_bilal@itf.org.uk

BIURO REGIONALNE

AZJI/PACYFIKU

Tamachi Kotsu Building 3-2-22, Shibaura, Minato-ku, Tokyo 108-0023, Japan
Tel: +81(0)3 3798 2770
Fax: +81(0)3 3769 4471
Email: mail@itfkyo.org

AZIATYCKIE BIURO

SUBREGIONALNE

12D College Lane, New Delhi 110001, India
Tel: +91(0)11 2335 4408/7423
Fax: +91(0)11 2335 4407
Email: itfindia@vsnl.com

EUROPEJSKIE BIURO REGIONALNE

European Transport Workers' Federation (ETF), Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boite 11, B-1000 Brussels, Belgium
Tel: +32(0)2 285 4660
Fax: +32(0)2 280 0817
Email: etf@etf-europe.org

EUROPEJSKIE BIURO SUBREGIONALNE

21/1 Sadovaya Spasskaya, Office 729, 107217 Moscow, Russia
Tel: +7 495 782 0468
Fax: +7 095 782 0573
Email: iturr@orc.ru
Website: www.itf.ru

INTERAMERYKAŃSKIE BIURO REGIONALNE

Avenida Rio Branco 26-11 Andar, CEP 20090-001 Centro, Rio de Janeiro, Brazil
Tel: +55(0)21 2223 0410/2233 2812
Fax: +55(0)21 2283 0314
Email: itf_americas@itf.org.uk
Website: www.itf-americas.org

Skontaktuj się z jednym z naszych inspektorów, jeśli potrzebujesz pomocy i pracujesz na statku pod tanią banderą lub pod banderą obcą, ale nie objętym układem zbiorowym. Jeśli inspektor jest nieosiągalny, skontaktuj się z Zespołem Akcji w siedzibie ITF albo z najbliższym biurem ITF (patrz z lewej).

ARGENTYNA

Buenos Aires

● Rodolfo Vidal
Tel/Fax: +54(0)341 425 6695
Mobile: +54(0)911 4414 5911
Email: vidal_rodolfo@itf.org.uk
● Roberto Jorge Alarcón*
Tel/Fax: +54(0)11 4331 4043
Mobile: +54(0)911 4414 5687
Email: alarcon_roberto@itf.org.uk

AUSTRALIA

Fremantle

● Keith McCorrison
Tel: +61(0)8 9335 0500
Fax: +61(0)8 9335 0510
Mobile: +61(0)422 014 861
Email: mccorrison_keith@itf.org.uk
● Melbourne
● Matt Purcell
Tel: +61(0)3 9329 5477
Fax: +61(0)3 9328 1682
Mobile: +61(0)418 387 966
Email: purcell_matt@itf.org.uk
● Sydney
● Dean Summers*
Tel: +61(0)2 9267 9134
Fax: +61(0)2 9267 4426
Mobile: +61(0)419 934 648
Email: summers_dean@itf.org.uk
● Townsville
● Graham Bragg
Tel: +61(0)7 4771 4311
Fax: +61(0)7 4721 2459
Mobile: +61(0)419 652 718
Email: bragg_graham@itf.org.uk

BELGIA

Antwerpia

● Joris De Hert*
Tel: +32(0)3 224 3413
Fax: +32(0)3 224 3449
Mobile: +32(0)474 842 547
Email: dehert_joris@itf.org.uk
● Marc Van Noten
Tel: +32(0)3 224 3419
Fax: +32(0)3 224 3449
Mobile: +32(0)475 775 700
Email: van-noten_marc@itf.org.uk
● Zeebrugge
● Christian Roos
Tel: +32(0)2 549 1103
Fax: +32(0)2 549 1104
Mobile: +32(0)486 123 890
Email: roos_christian@itf.org.uk

BRAZYLIA

Paranagua

● Ali Zini
Tel/Fax: +55(0)41 3422 0703
Mobile: +55(0)41 9998 0008
Email: zini_ali@itf.org.uk
● Rio de Janeiro
● Luiz de Lima*
Tel: +55(0)21 2516 4301
Fax: +55(0)21 2233 9280
Mobile: +55(0)22 9423 5315
Email: delima_luiz@itf.org.uk
● Santos
● Renialdo de Freitas
Tel/Fax: +55(0)13 3232 2373
Mobile: +55(0)13 9761 0611
Email: defreitas_renialdo@itf.org.uk

BRAZYLIA

Paranagua

● Ali Zini
Tel/Fax: +55(0)41 3422 0703
Mobile: +55(0)41 9998 0008
Email: zini_ali@itf.org.uk
● Rio de Janeiro
● Luiz de Lima*
Tel: +55(0)21 2516 4301
Fax: +55(0)21 2233 9280
Mobile: +55(0)22 9423 5315
Email: delima_luiz@itf.org.uk
● Santos
● Renialdo de Freitas
Tel/Fax: +55(0)13 3232 2373
Mobile: +55(0)13 9761 0611
Email: defreitas_renialdo@itf.org.uk

KANADA

Halifax

● Gerard Bradbury
Tel: +1(0)902 455 9327
Fax: +1(0)902 454 9473
Mobile: +1(0)902 441 2195
Email: bradbury_gerard@itf.org.uk

Hamilton

Mike Given

Tel: +1(0)905 227 5212
Fax: +1(0)905 227 0130
Mobile: +1(0)905 933 0544
Email: given_mike@itf.org.uk
● Montreal
● Patrice Caron
Tel: +1(0)514 931 7859
Fax: +1(0)514 931 0399
Mobile: +1(0)514 234 9962
Email: caron_patrice@itf.org.uk
● Vancouver
● Peter Lahay*
Tel: +1(0)604 251 7174
Fax: +1(0)604 251 7241
Mobile: +1(0)604 418 0345
Email: lahay_peter@itf.org.uk

CHILE

Valparaíso

● Juan Villalón Jones
Tel: +56(0)32 221 7727
Fax: +56(0)32 275 5703
Mobile: +56(0)9 250 9565
Email: villalon_juan@itf.org.uk

KOLUMBIA

Cartagena

● Miguel Sánchez
Tel: +57(0)5 666 4802
Fax: +57(0)5 658 3496
Mobile: +57(0)3 10 657 3399
Email: sanchez_miguel@itf.org.uk

CHORWACJA

Dubrovnik

● Vladimir Glavovic
Tel: +385(0)20 418 992
Fax: +385(0)20 418 993
Mobile: +385(0)98 244 872
Email: glavovic_vladimir@itf.org.uk
● Rijeka
● Predrag Brazzoduro*
Tel: +385(0)51 325 343
Fax: +385(0)51 213 673
Mobile: +385(0)98 211 960
Email: brazzoduro_predrag@itf.org.uk

SIBENIK

Milko Kronja

Tel: +385(0)22 200 320
Fax: +385(0)22 200 321
Mobile: +385(0)98 336 590
Email: kronja_milko@itf.org.uk

DANIA

Kopenhaga

● Morten Bach
Tel: +45(0)33 36 13 97
Fax: +45(0)33 91 13 97
Mobile: +45(0)21 64 95 62
Email: bach_morten@itf.org.uk

EGIPT

Port Said

● Talaat Elseify
Tel/Fax: +20(0)66 322 3131
Mobile: +20(0)10 163 8402
Email: elseify_talaat@itf.org.uk

ESTONIA

Tallinn

● Jaanus Kulv
Tel/Fax: +372(0)61 16 390
Mobile: +372(0)52 37 907
Email: kulv_jaanus@itf.org.uk

FINLANDIA

Helsinki

● Simo Nurmi*
Tel: +358(0)9 615 202 55
Fax: +358(0)9 615 202 27
Mobile: +358(0)40 580 3246
Email: nurmi_simo@itf.org.uk
● Kenneth Bengts
Tel: +358(0)9 615 202 58
Fax: +358(0)9 615 202 27
Mobile: +358(0)40 455 1229
Email: bengts_kenneth@itf.org.uk
● Ilpo Minkkinen
Tel: +358(0)9 615 202 53
Fax: +358(0)9 615 202 27
Mobile: +358(0)40 728 6932
Email: minkkinen_ilpo@itf.org.uk
● Turku
● Jan Örn
Tel: +358(0)9 613 110
Fax: +358(0)9 739 287
Mobile: +358(0)40 523 3386
Email: orn_jan@itf.org.uk

FRANCJA

Dunkierka

● Pascal Pouille
Tel: +33(0)3 28 66 45 24
Fax: +33(0)3 28 21 45 71
Mobile: +33(0)6 80 23 95 86
Email: pouille_pascal@itf.org.uk
● Le Havre
● François Caillou*
Tel: +33(0)2 35 26 63 73
Fax: +33(0)2 35 24 14 36
Mobile: +33(0)6 08 94 87 94
Email: caillou_francois@itf.org.uk

Marsylia

● Yves Reynaud
Tel: +33(0)4 91 54 99 37
Fax: +33(0)4 91 33 22 75
Mobile: +33(0)6 07 68 16 34
Email: reynaud_yves@itf.org.uk
● St Nazaire
● Geoffroy Lamade
Tel: +33(0)2 40 22 54 62
Fax: +33(0)2 40 22 70 36
Mobile: +33(0)6 60 30 12 70
Email: lamade_geoffroy@itf.org.uk

Sète

● Stéphanie Danjou
Tel/Fax: +33(0)4 67 43 75 18
Mobile: +33(0)6 27 51 35 78
Email: danjou_stephanie@itf.org.uk

NIEMCY

Brema

● Susan Linderkamp
Tel: +49(0)421 330 3333
Fax: +49(0)421 330 3366
Mobile: +49(0)151 1266 6006
Email: linderkamp_susan@itf.org.uk
● Hamburg
● Ulf Christiansen
Tel: +49(0)40 2800 6811
Fax: +49(0)40 2800 6822
Mobile: +49(0)171 641 2694
Email: christiansen_ulf@itf.org.uk

Rostock

● Hartmut Kruse
Tel: +49(0)381 670 0046
Fax: +49(0)381 670 0047
Mobile: +49(0)171 641 2691
Email: kruse_hartmut@itf.org.uk

GRECJA

Piraeus

● Stamatias Kourakos*
Tel: +30(0)210 411 6610 / 6604
Fax: +30(0)210 413 2823
Mobile: +30(0)69 77 99 3709
Email: kourakos_stamatias@itf.org.uk

Costas Halas

Tel: +30(0)210 411 6610 / 6604
Fax: +30(0)210 413 2823
Mobile: +30(0)69 44 29 7565
Email: halas_costas@itf.org.uk

ISLANDIA

Reykjavik

● Jónas Gardarsson
Tel: +354(0)551 1915
Fax: +354(0)552 5215
Mobile: +354(0)892 7922
Email: gardarsson_jonas@itf.org.uk

INDIE

Calcutta

● Chinmoy Roy
Tel: +91(0)332 459 7598
Fax: +91(0)332 459 6184
Mobile: +91(0)98300 43094
Email: roy_chinmoy@itf.org.uk
● Chennai
● K Sree Kumar
Tel: +91(0)44 2522 3539
Fax: +91(0)44 2526 3343
Mobile: +91(0)44 93 8100 1311
Email: kumar_sree@itf.org.uk

Haldia

● Narain Adhikary
Tel: +91(0)332 425 2203
Fax: +91(0)332 425 3577
Mobile: +91(0)94345 17316
Email: naravanhaldiaitf@gmail.com
● Kochi
● Thomas Sebastian
Tel: +91(0)484 233 8249 / 8476
Fax: +91(0)484 266 9468
Mobile: +91(0)98950 48607
Email: sebastian_thomas@itf.org.uk

Mumbai

● Kersi Parekh
Tel: +91(0)22 2261 6951 / 6952
Fax: +91(0)22 2265 9087
Mobile: +91(0)98205 04971
Email: parekh_kersi@itf.org.uk
● Hashim Sulaiman
Tel: +91(0)22 2261 8368 / 8369
Fax: +91(0)22 2261 5929
Mobile: +91(0)9819 969905
Email: sulaiman_hashim@itf.org.uk

Tuticorin

● DM Stephen Fernando
Tel: +91(0)461 2326 519 / 2339 195
Fax: +91(0)461 2311 668
Mobile: +91(0)94431 59137
Email: fernando_stephen@itf.org.uk
● Visakhapatnam
● BV Ratnam
Tel: +91(0)891 2502 695 / 2552 592
Fax: +91(0)891 2502 695
Mobile: +91(0)98481 98025
Email: ratnam_bv@itf.org.uk

IRLANDIA

Dublin

● Ken Fleming
Tel: +353(0)1 874 3735
Fax: +353(0)1 874 3740
Mobile: +353(0)87 647 8636
Email: fleming_ken@itf.org.uk

IZRAEL

Haifa

● Michael Schwartzman
Tel: +972(0)4 852 4289
Fax: +972(0)4 852 4288
Mobile: +972(0)544 699 282
Email: schwartzman_michael@itf.org.uk

WŁOCHY

Genua

● Francesco Di Fiore
Tel: +39(0)10 25 18 675
Fax: +39(0)10 25 18 683
Mobile: +39(0)331 670 8367
Email: difiore_francesco@itf.org.uk
● Piero Luigi Re
Tel: +39(0)10 25 18 675
Fax: +39(0)10 25 18 683
Mobile: +39(0)335 707 0988
Email: re_piero-luigi@itf.org.uk

Pomoc marynarzom na całym świecie



Międzynarodowa Federacja



Pełne szczegóły kontaktowe inspektorów ITF, patrz: www.itfglobal.org/seafarers/msg-contacts.cfm

Inspektorzy ITF

Organizacja Transportowców



Aberdeen +44(0)1224 582 688	Novorossiysk +7(0)861 761 2556
Antwerp +32(0)3 224 3413	Naples +39(0)81 26 50 21
Barcelona +34(0)93 481 2766	Odessa +380(0)482 429 901
Bergen +47(0)55 230 059	Oslo +47(0)22 825 835
Bilbao +34(0)94 493 5659	Palermo +39(0)91 32 17 45
Bremen +49(0)421 330 3333	Piraeus +30(0)210 411 6610
Bristol +44(0)151 427 3668	Porsgrunn +47(0)35 548 240
Constanta +40(0)241 618 587	Ravenna +39(0)54 44 23 842
Copenhagen +45(0)33 36 13 97	Riga +371(0)7 073 436
Delfzijl +31(0)10 215 1166	Rijeka +385(0)51 325 343
Dublin +353(0)1 874 3735	Rostock +49(0)381 670 0046
Dubrovnik +385(0)20 418 992	Rotterdam +31(0)10 215 1166
Dunkirk +33(0)3 28 66 45 24	St Nazaire +33(0)2 40 22 54 62
Gävle +46(0)10 480 30 00	St Petersburg +7(0)812 718 6380
Gdynia +48(0)58 661 60 96	Sete +33(0)4 67 43 75 18
Genoa +39(0)10 25 18 675	Sibenik +385(0)22 200 320
Gothenburg +46(0)10 480 31 14	South Shields +44(0)191 455 1308
Hamburg +49(0)40 2800 6811	Stavanger +47(0)51 840 549
Helsingborg +46(0)31 42 95 31	Stockholm +46(0)8 791 4100
Helsinki +358(0)9 615 202 55	Szczecin +48(0)91 423 97 07
Istanbul +90(0)216 347 3771	Tallinn +372(0)61 16 390
Kaliningrad +7(0)401 265 6840	Taranto +39(0)99 47 07 555
Le Havre +33(0)2 35 26 63 73	Tilbury +44(0)20 8989 6677
Lisbon +351(0)21 391 8150	Trieste +39(0)40 37 21 832
Liverpool +44(0)151 639 8454	Turku +358(0)9 613 110
Livorno +39(0)58 60 72 379	Vigo +34(0)986 221 177
Marseille +33(0)4 91 54 99 37	Zeebrugge +32(0)2 549 1103



Potrzebujecie pomocy? Jeśli tak, skontaktujcie się z nami przekazując następujące informacje

Oto informacje, jakie należy nam przekazać, jeśli prosicie ITF o pomoc. Celem skontaktowania się z Zespołem Akcji ITF, Wydział Operacji Morskich, skorzystajcie z adresu e-mailowego: mail@itf.org.uk albo numeru faksowego: +44 20 78940 9285 lub + 44 20 7357 7871. Oto lista kontrolna informacji o przekazanie których zostaniecie poproszeni:

Szczegóły o Was samych

- ➔ Nazwisko (zostanie potraktowane poufnie)
- ➔ Wasz numer(y) kontaktowy
- ➔ Stanowisko na statku (np. Starszy marynarz)
- ➔ Przynależność państwowa

Szczegóły dotyczące statku

- ➔ Nazwa statku
- ➔ Typ statku
- ➔ Numer IMO
- ➔ Aktualna pozycja statku
- ➔ Następny port zawinięcia + ETA
- ➔ Ilość członków załogi i jej przynależność państwowa

- ➔ Typ ładunku/ilość na statku
- ➔ Nazwa armatora/operatora

Na czym polega problem?

- ➔ Opiszcie problem (podając możliwie wiele szczegółów)
- ➔ Od jak dawna doświadczacie tego problemu?
- ➔ Czy inne osoby na statku doświadczają podobnych problemów? (prosimy o podanie szczegółów)
- ➔ Od jak dawna przebywacie na statku?
- ➔ Jakiego rodzaju pomocy oczekujecie (na przykład: odzyskanie wynagrodzeń, repatriacja itd.)



Rozważacie podjęcie akcji protestacyjnej?

Najpierw przeczytajcie!

ITF przyjęła na siebie zobowiązania udzielania pomocy marynarzom na statkach pod tanimi banderami w uzyskiwaniu należnych wynagrodzeń i objęciu właściwym układem zbiorowym.

Czasami marynarzom pozostaje jedynie postępowanie prawne przed lokalnymi sądami. Przy innych okazjach podjęta może być akcja bojkotowa przeciwko statkowi. Różne działania są odpowiednie dla różnych miejsc. Działanie uprawnione w jednym kraju może okazać się niewłaściwe w innym.

Najpierw musicie skontaktować się z miejscowym ITF. Kontaktowe adresy elektroniczne oraz numery telefonów znajdziecie w środkowej części biuletynu. Przed podjęciem jakiegokolwiek działania starajcie się uzyskać miejscową poradę.

W niektórych krajach prawo działa właściwie przeciwko tobie i kolegom z załogi w przypadku podjęcia akcji strajkowej, w takim przypadku wyjaśni wam to przedstawiciel lokalnego związku należącego do ITF.

W większości krajów kluczem do wygrania sporu jest akcja. Powtarzamy raz jeszcze, zależy to od porady udzielonej przez miejscowy związek. Dysponujecie legalnym prawem do strajku dopóki statek przebywa w porcie, ale nie na morzu.

Istotne jest aby w trakcie każdego strajku pamiętać o potrzebie zdyscyplinowania, spokoju i jedności. Pamiętajcie też, że możliwość strajku jest w wielu krajach zagwarantowanym przez ustawodawstwo lub konstytucję podstawowym prawem człowieka.

Niezależnie od dokonanego wyboru, przed przystąpieniem do działania nie zapomnijcie skontaktować się z miejscowymi przedstawicielami ITF. Działając razem możemy wygrać bitwę o sprawiedliwość i podstawowe prawa.



ANTIGUA I BARBUDA



BAHAMY



BARBADOS



BELIZE



BERMUDY



BOLIWIA



BIRMA/MYANMAR



KAMBODŻA



KAJMANY



KOMORY



CYPR



GWINEA RÓWNIKOWA



FRANCJA (drugi rejestr)



GRUZJA



NIEMCY (drugi rejestr)



GIBRALTAR



HONDURAS



JAMAJKA



LIBAN



LIBERIA



MALTA



WYSPY MARSHALLA



NO PLACE TO HIDE.

Tanie bandery



MAURITIUS



MONGOLIA



ANTYLE HOLENDERSKIE



PÓŁNOCNA KOREA



PANAMA



WYSPY ŚW. TOMASZA I KSIĄŻĘCA



SRI LANKA



SAINT VINCENT I GRENADYNY



TONGA



VANUATU



Oto bandery morskie ogłoszone przez Międzynarodową Federację Transportowców
TANIMI BANDERAMI

Oprócz tych bander istnieją rejestry żeglugowe, których statki mogą być traktowane, rozpatrując każdy z nich oddzielnie, jako eksploatowane pod tanią banderą.
ITF HOUSE, 49-60 BOROUGH ROAD, LONDON SE1 1 DR, TEL.: +44 (0) 20 78403 2733, FAX: +44 (0) 20 7357 7871, EMAIL: MAIL@ITF.ORG.UK, INTERNET: WWW.ITFGLOBAL.ORG



International Labour Organisation/M Crozet

Marynarze uzyskują nową kartę praw

Konwencja Pracy na Morzu 2006 przyznaje marynarzom realne i egzekwowalne prawa. Jest to Wasz prosty 6-stronicowy przewodnik na temat, jakie ma ona dla Was znaczenie.

Marynarze wkrótce dostrzegą realne korzyści dla swych warunków pracy, w wyniku Konwencji Pracy na Morzu 2006 (MLC) Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).

Konwencja nada wyczerpujące prawa i ochronę pracowniczą światowym marynarzom.

Co ważniejsze, zawiera ona obszerny system egzekwowania dla wszystkich statków, nawet jeśli ich państwa bandery nie przystąpią do konwencji.

ITF i jej afilianci odegrali istotną rolę w tworzeniu konwencji w ramach MOP.

„Jest to realny wehikuł zmian i narzędzie poprawy branży”, mówi Jon Whitlow, sekretarz Sekcji Marynarzy ITF.





„Walczyliśmy o prawa marynarzy w konwencji, linijka po linijce, zagadnienie po zagadnieniu. Obecnie chcemy aby marynarze z nich korzystali, poprzez składanie skarg jeśli odmawiać się im będzie przysługujących praw”.

MLC 2006 wejdzie w życie 12 miesięcy po jej ratyfikowaniu przez co najmniej 30 krajów członkowskich MOP, z łącznym udziałem minimum 33% światowego tonażu brutto statków. Aktualnie, następujące kraje ratyfikowały konwencję: Bahamy, Liberia, Wyspy Marshall'a, Nigeria i Panama.

Według MOP, ten wysoki standard ratyfikacji ma na celu osiągnięcie realnej zmiany w sektorze, a nie jedynie złożenie podpisu. Kraje odpowiedzialne za znaczącą część światowej floty handlowej będą musiały wdrożyć normy na poziomie krajowym.

PODSTAWY

Marynarz definiowany jest, jako każda osoba zatrudniona, zaangażowana lub pracująca w jakimkolwiek charakterze na statku do którego zastosowanie ma konwencja. Obejmuje to brygady remontowe i personel hotelowy na statkach wycieczkowych, a także inny personel.

Niniejsza konwencja ma zastosowanie do wszystkich statków, chyba że jej treść wyraźnie stanowi inaczej. Główne wykluczenia obejmują statki uprawiające żeglugę wyłącznie na wodach śródlądowych, statki rybackie, okręty wojenne i okręty pomocnicze marynarki wojennej oraz statki o tradycyjnej budowie takie jak dżonki i dhows (arabskie statki żaglowe).

Marynarze muszą być w wieku powyżej 16 lat, oraz muszą posiadać świadectwo lekarskie potwierdzające zdolność wykonywania obowiązków.

Konwencja zajmuje się warunkami zatrudnienia, zakwaterowaniem, udogodnieniami rekreacyjnymi, wyżywieniem i zaopatrzeniem w żywność, ochroną zdrowia, opieką medyczną, opieką socjalną i zabezpieczeniami społecznymi.

MLC przypomina wszystkim, że przestrzegane powinny być pewne podstawowe prawa odnoszące się do pracy. Obejmują one:

- Prawo do swobody stowarzyszania się – wasze prawo do przystąpienia do wybranego przez was związku zawodowego
- Skuteczne uznanie prawa do rokowań zbiorowych – prawo waszego związku do negocjowania CBA (układu zbiorowego pracy) w waszym imieniu.

W skrócie, macie prawo do bezpiecznego i pewnego miejsca pracy, gdzie przestrzegane są normy bezpieczeństwa, gdzie macie sprawię-

MLC w skrócie

Konwencja Pracy na Morzu stanowi kartę praw marynarzy, o którą walczyła ITF i jej afilianci.

Daje marynarzom podstawowe prawa i ochrony w miejscu pracy. MLC stwierdza, że marynarze mają prawo do:

- ➡ bezpiecznego i pewnego miejsca pracy
- ➡ sprawiedliwych warunków zatrudnienia
- ➡ godziwych warunków pracy i życia
- ➡ takiej ochrony społecznej jak dostęp do opieki medycznej, ochrony zdrowia i opieki społecznej

Posiada kompleksowy system egzekwowania, ale marynarze zgłaszać muszą problemy aby system zadziałał.

dliwe warunki zatrudnienia, godziwe warunki życia i pracy oraz taką ochronę społeczną jak opieka medyczna, ochrona zdrowia i opieka socjalna.

WASZE UPRAWNIENIA

Wynagrodzenia

Macie prawo do otrzymywania regularnych i pełnych wypłat, co najmniej raz w miesiącu, oraz w zgodzie z waszą umową o pracę albo CBA. Wasz pracodawca musi przedstawiać wam comiesięczne rozliczenie. Rejestr nadgodzin musi znajdować się u kapitana i być potwierdzany przez Was przynajmniej raz w miesiącu. Pracodawca musi zagwarantować Wam możliwość przekazywania całości lub części waszych wynagrodzeń do domu. Za takie usługi nie powinno się od was pobierać nadmiernych opłat.

Wasze uprawnienia obejmują:

- Powinniście otrzymać pełną wypłatę wszelkich zaległych wynagrodzeń z chwilą zakończenia zatrudnienia.
- Nie wolno dokonywać żadnych potrąceń z waszego wynagrodzenia, włącznie z opłatami za uzyskanie zatrudnienia, chyba, że wyraźnie zezwala na to prawo krajowe lub uzgodnione są one w CBA.

Czas pracy i czas odpoczynku

Normalny czas pracy oparty jest na 8 godzinach dziennie i jednym dniu odpoczynku w tygodniu.

Państwo bandery zadecydować może czy ograniczenia oprzeć na maksymalnym czasie pracy czy na minimalnym czasie odpoczynku.

Maksymalny czas pracy

- Nie wolno pracować dłużej niż 14 godzin w każdym okresie 24-godzinnym

- Nie wolno pracować dłużej niż 72 godziny w każdym okresie 7-dniowym

Minimalny czas odpoczynku:

- Musicie dysponować co najmniej 10 godzinami odpoczynku w każdym okresie 24 godzin
- Musicie dysponować co najmniej 77 godzinami odpoczynku w każdym okresie 7 dni.

Czas odpoczynku podzielony może być na dwie części, z których jedna musi mieć czas trwania przynajmniej 6 godzin. Nie można pracować ponad 14 godzin bez czasu na odpoczynek. Jednak w razie sytuacji nadzwyczajnej, w której zagrożone jest bezpieczeństwo statku i załogi, albo dla udzielenia pomocy innemu statkowi lub osobom w niebezpieczeństwie na morzu, kapitan może zawiesić harmonogram pracy do czasu problemu.

Organizacja pracy:

Na wszystkich statkach pokazywać należy tablicę ze statkową organizacją pracy w języku roboczym statku i w języku angielskim. Musi ona zawierać:

- Harmonogram pracy na morzu i w porcie
- Maksymalny czas pracy lub minimalny czas odpoczynku wymagany przez prawo lub mający zastosowanie CBA.

Prowadzony musi być rejestr czasu pracy lub czasu odpoczynku aby można było sprawdzać przestrzeganie przepisów. Otrzymać musisz zatwierdzoną kopię rejestru swego czasu pracy/odpoczynku.

Uprawnienie do urlopu

Uprawniony jesteście do corocznego urlopu płatnego, oraz do schodzenia na ląd a minimalne uprawnienie do urlopu corocznego obliczane jest w oparciu o 2,5 dnia za każdy miesiąc kalendaryzowy zatrudnienia.

Repatriacja

Masz prawo do repatriacji bez ponoszenia jej kosztu. Okres na statku po którym nabywasz prawo do repatriacji na koszt armatora wynosi 12 miesięcy.

Zakwaterowanie i udogodnienia rekreacyjne

Państwa bandery muszą przyjąć prawa i przepisy zobowiązujące statki podnoszące ich bandery do przestrzegania norm, których stosowanie podlegać będzie inspekcji.

Wyżywienie i zaopatrzenie w żywność

Na statkach musi znajdować się wystarczająca ilość dobrej jakości żywności i wody do picia a ich dostawy muszą być na koszt armatora podczas waszego okresu zatrudnienia. Uwzględnione muszą być także różnice religijne i kulturowe.



ITF a Konwencja Pracy na Morzu

”

Prawa nie zostały nam dane przez rządy, musieliśmy o nie walczyć. Nie było to łatwe. Związki pracowały wspólnie osiągnając tę kartę praw.

”

Jon Whitlow

ITF była mocno zaangażowana we wszystkie negocjacje Konwencji Pracy na Morzu.

Była to praca bardzo innowacyjna: jeśli chodzi o konwencje MOP, ma ona charakter znacznie bardziej szczegółowy niż zwykle. Poświęciliśmy mnóstwo czasu przestrzeganiu i egzekwowaniu praw i naszym zdaniem rozwiązania są tak dobre, jak to było możliwe, zważywszy na potrzebę zapewnienia trójstronnej zgody.

Każdy statek powyżej 500 GT, na wodach międzynarodowych albo uprawiający żeglugę między portami różnych krajów, musi dysponować morskim certyfikatem pracy. Oznacza to, że większość statków na świecie będzie musiała mieć taki certyfikat.

Po raz pierwszy, przeprowadzane będą regularne inspekcje obejmujące globalne prawa społeczne i statki nie posiadające certyfikatu także będą mogły podlegać inspekcji.

Teraz przyszła jednak kolej na odegranie swej roli przez marynarzy. Zwracamy się do marynarzy do powstania i walki, oraz do korzystania z przysługujących im praw, przez składanie skarg w sytuacji ich nieprzestrzegania. Jeśli marynarze zgłoszą klauzule antyzwiązkowe, niewypłacanie wynagrodzeń albo podwójną buchalterię, po raz pierwszy zostanie to poddane sprawdzeniu przez kontrolę państwa portu.

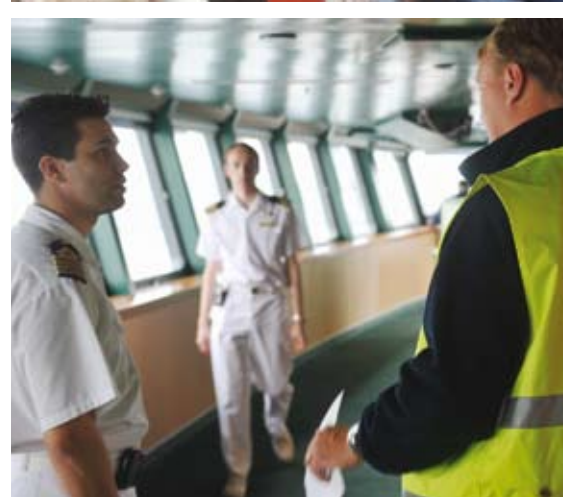
Żegluga pod tanią banderą nie zwracała uwagi na prawa społeczne i pracownicze. Tak było mimo faktu, że był taki obowiązek wynikający z prawa międzynarodowego, ale teraz będzie istniała możliwość egzekwowania.

Prawa nie zostały nam dane przez rządy, musieliśmy o nie walczyć. Nie było to łatwe. Związki pracowały wspólnie osiągnając tę kartę praw. Związki walczyły o poprawę minimalnych praw społecznych i zatrudnieniowych. Nie będzie ich można wykorzystywać do pogorszenia istniejących praw. Jeśli niniejsza konwencja będzie dobrze wykorzystywana, może stać się poważną bronią.

ITF kontynuuje prace związane z MLC. Zaangażowani jesteśmy obecnie wraz ze związkami krajowymi w lobbowanie na rzecz ratyfikacji. Dochodzą sygnały, że konwencja uzyska szeroką ratyfikację.

Przeprowadzamy szkolenia inspektorów ITF oraz produkujemy uproszczone wytyczne i zestawienia. Marynarze powinni kontaktować się z inspektorami, ponieważ to oni odgrywają kluczową rolę w zagwarantowaniu przestrzegania praw marynarzy.

Ostatecznie, miarą sukcesu będzie to co osiągniemy w realnym świecie i w jaki sposób wpłynie to na zwykłych ludzi.



Wszystkie fotografie: Międzynarodowa Organizacja Pracy/ITF



Międzynarodowa Organizacja Morska postanowiła, że tematem tegorocznego Światowego Dnia Morza – który obchodzony jest w tygodniu od 20 do 24 września – będzie „2010: Rok Marynarza”. Wg IMO, celem jest „oddanie hołdu marynarzom światowym za ich unikalny wkład na rzecz społeczeństwa i w uznaniu ryzyka jakie ponoszą przy wykonywaniu swych obowiązków, w często nieprzyjazylnym środowisku”.



CO TO OZNACZA DLA MNIE

Inspektor ITF

**Ilpo Minkkinen,
Inspektor ITF, Fiński
Związek Marynarzy**

Uczestniczyłem w spotkaniach z rządem i pracodawcami w sprawie naszego ustawodawstwa krajowego. Musieliśmy w nim dokonać zmian aby umożliwić wdrożenie i ratyfikowanie Konwencji Pracy na Morzu, 2006.

Przypominałem armatorom i przedstawicielom administracji, że MLC 2006 stanowi jedynie normy minimalne i zawsze możemy uczynić nasze ustawodawstwo lepszym; na przykład w odniesieniu do zakwaterowania, udogodnień rekreacyjnych i zaopatrzenia w żywność. Odwiedzałem statki pod naszą banderą i rozmawiałem z marynarzami, przedstawicielami ds. bezpieczeństwa i miejscowymi przedstawicielami związkowymi i prosiłem o ich opinie w tych kwestiach.

Obawiam się jednak, że zdaniem armatorów MLC 2006 stanowi normy maksymalne a nie minimalne. Jeśli statek nie jest objęty żadnym zatwierdzonym przez ITF układem zbiorowym, zastosowanie będą miały wynagrodzenia minimalne z zalecenia Międzynarodowej Organizacji Pracy. W naszym kraju nie akceptujemy poziomu wynagrodzeń MOP na statkach pod tanimi banderami lub pod banderami narodowymi, ale akceptuje je kontrola państwa portu. Obawiam się zatem czy państwo portu będzie działało w razie odkrycia przez nas jakichś problemów.

Ostatecznie, myślę że moja praca, jako inspektora ITF będzie taka sama z chwilą wejścia w życie MLC 2006.

W Finlandii mamy silne związki i w ramach naszej

kampanii przeciwko FoC odnosimy sukcesy w zapewnianiu marynarzom godziwych wynagrodzeń i warunków pracy.

Jeśli chodzi o marynarzy na naszych statkach pod banderą narodową niewiele się zmieni. Ale w odniesieniu do marynarzy na statkach FOC otwarta zostanie możliwość zwracania się o pomoc ze strony inspektoratu państwa portu w naszym kraju w sprawach dotyczących MLC 2006. Jestem pewien, że marynarze zgłaszać się będą o pomoc, zwłaszcza w kontekście wynagrodzeń. Wierzą oni, że zrobimy wszystko co w naszej mocy.

Cokolwiek nie nastąpi, mam pewność, że marynarzom zawsze potrzebne będą silne związki i mocne wsparcie ze strony ITF dla obrony ich podstawowych praw.

Przedstawiciel organizacji opiekuńczej

**Roger Harris,
Międzynarodowy
Komitet Opieki nad
Marynarzami (ICSW)**

MLC 2006 stwarza dobrą okazję do zwrócenia uwagi na znaczenie opieki społecznej nad marynarzami i wprowadzenia jej zdecydowanie do agendy morskiej. Oznaczać to będzie znacznie więcej pracy dla ICSW, aby zagwarantować, że elementy opiekuńcze MLC są w pełni zrozumiałe i wdrożone. Oznacza to stworzenie konstruktywnego partnerstwa z armatorami i zarządzającymi, ze związkami, portami, aby zagwarantować, że mandatorijne przepisy są wdrożone a wytyczne dobrowolnie przyjęte. Będzie to oznaczało więcej pracy

dla mnie, ponieważ muszę zapewnić aby ICSW odgrywał wiodącą rolę we wdrażaniu przepisów opiekuńczych i wytycznych w kontekście MLC.

MLC ustanawia prawo marynarza do „ochrony zdrowia, opieki medycznej, środków opieki socjalnej i innych form ochrony”. MLC oznacza krok naprzód ponieważ, inaczej niż inne konwencje, ma zastosowanie do wszystkich państw, nawet tych, które jej nie ratyfikowały. Powinno to oznaczać lepszy dostęp do usług i udogodnień opiekuńczych dla zwykłych marynarzy.

Konwencja ma żywotne znaczenie ponieważ uznaje, że marynarze są istotami ludzkimi mającymi prawa do opieki które powinny być szanowane i zachowane. Konwencja uznaje także znaczenie usług i udogodnień opiekuńczych tak na statku, jak i na lądzie i tworzenia struktur pozwalających je realizować.

„**MLC oznacza
krok naprzód
ponieważ, in-
czej niż inne
konwencje, ma
zastosowanie
do wszystkich
państw, nawet
tych, które jej
nie ratyfiko-
wały.**”



Kucharze statkowi będą musieli być odpowiednio szkoleni i certyfikowani, za wyjątkiem statków z załogą poniżej 10 osób lub przez okres nie przekraczający jednego miesiąca.

Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom

Uprawnieni jesteście do życia i pracy w bezpiecznym i higienicznym środowisku, gdzie kultura bezpieczeństwa i zdrowie są aktywnie promowane.

Jeśli znajdujecie się na statku z pięcioma, lub więcej, członkami załogi, musicie mieć wybranego lub wyznaczonego przedstawiciela załogi ds. bezpieczeństwa uczestniczącego w pracach statkowego komitetu bezpieczeństwa.

Opieka medyczna na statku i na lądzie

Podczas pobytu na statku musicie mieć możliwość ochrony swego zdrowia i mieć należyty dostęp do opieki medycznej, włącznie ze stomatologiczną.

Nie powinniście być gorzej traktowani niż pracownicy lądowi. Oznacza to, że powinniście mieć należyty dostęp do lekarstw, wyposażenia medycznego i urządzeń diagnostycznych oraz leczenia, a także do informacji medycznej i ekspertyzy.

Jeśli chodzi o statki przewożące ponad 100 osób, w podróżyach międzynarodowych o czasie trwania ponad trzy dni, musi na nich znajdować się kwalifikowany lekarz medycyny.

Odpowiedzialność armatora

Armatorzy odpowiadają za wszelkie koszty wynikające z choroby, obrażeń lub śmierci w związku z waszym zatrudnieniem, od daty przystąpienia do kontraktu do czasu repatriacji, albo kiedy możecie uzyskać świadczenia medyczne w systemie ubezpieczenia/odszkodowań.

Jeśli potrzebne ci są lekarstwa, opieka medyczna lub musisz przebywać poza domem w trakcie leczenia, armator musi opłacać wszelkie rachunki do czasu powrotu do zdrowia albo wykreślowania po stwierdzeniu trwałej niezdolności do pracy.

Obowiązki armatorów dotyczące ponoszenia takich kosztów mogą zostać ograniczone do



**„
Jeśli znajdujecie się na
statku z pięcioma, lub
więcej, członkami załogi,
musicie mieć wybranego
lub wyznaczonego
przedstawiciela załogi
ds. bezpieczeństwa
uczestniczącego
w pracach statkowego
komitetu bezpieczeń-
stwa.
„**

16 tygodni od dnia wystąpienia obrażenia/choroby, o ile tak przewiduje ustawodawstwo krajowe.

Jeśli nie jesteście w stanie wykonywać pracy w wyniku obrażeń/choroby powinniście otrzymywać pełne wynagrodzenie jak długo pozostajecie na statku. Kiedy wrócie do domu obowiązuje was prawo krajowe i mają zastosowanie CBA określające, czy otrzymujecie pełne wynagrodzenie, częściowe wynagrodzenie czy też rozliczenie w gotówce. Płatności te mogą być ograniczone do 16 tygodni od dnia wystąpienia obrażenia/choroby.

Dostęp do lądowych udogodnień opiekuńczych

Wszyscy marynarze pracujący na statku powin-

ni mieć dostęp do lądowych udogodnień i opiekuńczych dla zabezpieczenia swego zdrowia i dobrego samopoczucia. Powinny one być łatwo dostępne niezależnie od waszej przynależności państwowej, rasy, koloru, płci, religii, orientacji politycznej, klasy społecznej i bandery waszego statku.

Armatorzy muszą, jeśli to tylko możliwe, umożliwiać zejście na ląd – nie podlega to obowiązkowej kontroli przez państwo portu.

Zabezpieczenie społeczne

Wy sami oraz osoby pozostające na waszym utrzymaniu mają prawo do ochrony za pomocą zabezpieczenia społecznego. Państwa zobowiązane są do realizacji świadczeń w co najmniej trzech obszarach zabezpieczenia społecznego, a zalecanymi obszarami są: opieka medyczna, świadczenia chorobowe oraz świadczenia z tytułu wypadku przy pracy.

NABÓR, POŚREDNICTWO PRACY I ZATRUDNIENIE MARYNARZY

Agencje obsady załogowej oferujące usługi naboru nie mogą pobierać opłat za znalezienie wam pracy. Jedyne koszty którymi mogą Was obciążać, to koszt uzyskania waszego ustawowego, krajowego świadectwa zdrowia, waszej krajowej książeczki żeglarskiej, paszportu lub podobnego osobistego dokumentu podróży. Wizy opłacane muszą być przez armatora.

Marynarska umowa o pracę

Uprawnieni jesteście do sprawiedliwej umowy o pracę lub kontraktu przewidującego godziwe warunki życia i pracy na statku. Podpisany on musi być przez ciebie i przez twojego pracodawcę, musi być łatwy do zrozumienia i prawnie egzekwowalny. Ze strony pracodawcy podpisany on może być przez armatora, jego przedstawiciela albo przez osobę która przyjęła prawa i obowiązki w zakresie eksploatacji statku.

Wszelkie informacje na temat warunków zatrudnienia, włącznie z CBA, muszą być swobodnie dostępne dla wszystkich osób na statku i udostępnione dla inspekcji w porcie.

Co musi zawarte być w twojej umowie o pracę ?

- Twoje pełne nazwisko, data urodzenia/wiek i miejsce urodzenia
- Nazwa i adres armatora
- Miejsce oraz data podpisania umowy
- Stanowisko na statku, na przykład trzeci mechanik, st. marynarz, kucharz
- Kwota corocznego urlopu płatnego
- Warunki zakończenia kontraktu, włącznie z okresem wypowiedzenia dla umów na czas nieokreślony
- Data wygaśnięcia – jeśli kontrakt jest na czas określony masz prawo wiedzieć kiedy zostaniesz zwolniony
- Port przeznaczenia – jeśli kontrakt zawarty jest na konkretną podróż powinienś wiedzieć jaki czas upłynie od zawinięcia do czasu zwolnienia
- Świadczenia zdrowotne i z tytułu zabezpieczenia społecznego wypłacane przez armatora
- Szczegóły twojego uprawnienia do repatriacji
- Odniesienie do zbiorowego układu pracy (CBA), jeśli takowy istnieje
- Wszelkie inne szczegóły wymagane przez prawo krajowe

CO STANIE SIĘ JEŚLI MARYNARZOM NIE PRZYJAZNIA SIĘ TYCH PRAW

Będąc marynarzem możesz złożyć skargę na statku albo starszemu rangą oficerowi, lub kapitanowi, armatorowi czy też państwu bandery. Możesz także złożyć skargę oficerowi inspekcji państwa portu/inspektorowi pracy. Nie musisz składać skargi bezpośrednio; ktoś inny, na przykład inspektor ITF albo pracownik opieki socjalnej, może to uczynić dla ciebie. Państwa bandery, państwa portu i państwa zaopatrujące w siłę roboczą mają obowiązki w zakresie zapewniania przestrzegania i egzekwowania wymagań MLC.

CO TO OZNACZA DLA MNIE

Oficer kontroli państwa portu

**Luigi Giardano,
Włoska Kontrola Państwa Portu**

Z chwilą ostatecznego wprowadzenia Konwencji Pracy na Morzu, ustanowi ona równe pole gry dla trójstronnych partnerów, przynosząc korzyść zarówno rządowi (państwu bandery), armatorom, jak i marynarzom. We właściwym czasie społeczność marynarska i partnerzy społeczni pracują wspólnie nad zagwarantowaniem wszystkim marynarzom godziwych warunków pracy.

Poprzednio, znaczna liczba istniejących konwencji morskich była dla rządów trudna do spełnienia i egzekwowania wszelkich przepisów. Wiele z istniejących norm było przestarzałe i nie odzwierciedlało współczesnych warunków życia i pracy na statkach. Zaszła potrzeba stworzenia skuteczniejszego systemu egzekwowania i przestrzegania, który pomógłby eliminować statki substandardowe.

Wymagane też było funkcjonowanie MLC w ramach dobrze wprowadzonego międzynarodowego systemu egzekwowania norm międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i ochrony statku oraz ochrony

środowiska, który przyjęty został przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Statki muszą być certyfikowane w zakresie zgodności z międzynarodowymi zasadami MLC. Powinno to ułatwić identyfikację statków, które chcielibyśmy sprawdzić.

Statek, który certyfikowany jest przez władzę państwa, pod którego banderą pływa, rządziej poddawany będzie inspekcji za granicą. Kontrola państwa portu będzie musiała skoncentrować się na statkach będących, lub prawdopodobnie mogących być, substandardowymi. Obejmuje to statki nie certyfikowane, ponieważ ich państwo bandery nie ratyfikowało konwencji.

Działacz narodowego związku

**Juan Luis Villalon,
Inspektor ITF, Chile**

W Chile odgrywamy znaczącą rolę w rozwijaniu MLC na poziomie krajowym. Ostatnio utworzyliśmy Radę Pracowników Marynarki Handlowej, skupiającą związki morskie, federacje, szkoły, oficerów i marynarzy szeregowych. My, jako pracownicy, dysponujemy teraz unikalną okazją zwracania się do władz z naszymi wnioskami i problemami, oraz

konsultowania przy projektowaniu nowych praw.

Politycznie, MOP zawsze chciała aby Chile ratyfikowało lub co najmniej przyjęło pewne konwencje.

Nasz rząd postanowił rozpocząć konsultacje trójstronne w sprawie MLC. MOP uznała to za dobrą okazję promowania takiego rozwiązania w Ameryce Łacińskiej i zorganizowała seminarium w swym biurze podregionalnym.

Wszystkie strony zwróciły uwagę na sprawy które ich zdaniem powinny zostać włączone.

Mającymi znaczenie sprawami były różnice między obsadą bezpieczną i komercyjną, znaczenie działu hotelowego na statku, czas pracy, zakwaterowania i certyfikacja. W trakcie tej konferencji zajęto się też rejestrem narodowym.

W konferencji uczestniczyły liczne władze włącznie z ministrem pracy, dyrektorem pracy (organ inspekcyjny), podsekretarzem ds. morskich, sekretarzem ds. zdrowia, władzamiorskimi, stowarzyszeniem armatorów i pracownikami. Lobbowaliśmy władze i armatorów aby zaangażowały się możliwie najwięcej osób.

Sporządzony został projekt sprawozdania celem konsultacji. Jest to pierwszy krok w rundzie formalnych i oficjalnych rokowań z rządem i armatorami.

W ciągu roku poruszono wszystkie sprawy związane z wdrożeniem MLC, zwłaszcza zaś te wymagające modyfikacji naszych wewnętrznych, takich jak Kodeks Pracy, narodowe STCW, regulaminy pracy na statku, prawo żeglugowe itd.

Po ostatecznym ukończeniu projektu w porozumieniu wszystkich stron, raport przesłany został do MOP, a obecnie składamy sprawozdanie podczas konferencji regionalnej na Barbadosie, gdzie pomagamy jako przedstawiciele pracowników.

„Jako pracownicy dysponujemy teraz unikalną okazją zwracania się do władz z naszymi wnioskami i problemami, oraz konsultowania.”



Statkowe procedury zażaleniowe

Na waszym statku wprowadzone muszą być procedury umożliwiające wam składanie skarg w związku z naruszeniami konwencji i przysługujących wam praw, włącznie z prawem do życia i pracy w godziwych warunkach. Powinniście usiłować rozwiązać problem na możliwie najniższym poziomie, ale macie prawo zwrócenia się bezpośrednio do kapitana, albo do władz zewnętrznych, takich jak przedstawiciel państwa bandery. Macie prawo aby towarzyszył wam delegat załogowy albo kolega marynarz i w żadnych okolicznościach

nie możecie być karani z powodu złożenia skargi. Jeśli skarga nie może być rozwiązana na statku, powinniście zgłosić sprawę na lądzie, albo do armatora, albo do władz państwa bandery, państwa portu lub władz własnego kraju. Przy okrętowaniu na statek powinniście otrzymać kopię statkowej procedury zażaleniowej.

PRZESTRZEGANIE

Każde państwo bandery samo zadecyduje, w jaki sposób stosować MLC, wobec czego warunki różnią się między państwami bandery. Jest to dozwolone o ile spełnione są wymagania

konwencji a statek przestrzega normy państwa bandery, które muszą być stwierdzone w Deklaracji Zgodności Morskiego Certyfikatu Pracy (DMLC).

Oprócz DMLC, każdy statek powyżej 500 GT, operujący na wodach międzynarodowych albo między portami różnych krajów, posiadać musi Morski Certyfikat Pracy. Certyfikat potwierdza, że statek przestrzega wymagania konwencji.

● W sprawie dalszych szczegółów prosimy odwiedzić: www.itfseafarers.org



Marynarz z rodziną w drodze do Misji Marynarskiej Mersey, Liverpool

Ośrodki marynarskie

Korzystajcie z nich, albo je straciecie

Ośrodkom opiekuńczym może zagrozić zamknięcie jeśli nie będzie odwiedzała ich dostateczna ilość gości, a stracą na tym marynarze.

W roku 2009 marynarze przeżywali trudny okres. Liczne statki zostały wyłączone z eksploatacji a czas między kolejnymi kontraktami uległ wydłużeniu. Kiedy na statku jest mniej ładunku, potrzeba mniej czasu na załadunek, a załoga ma jeszcze mniej czasu na zejście na ląd.

Oznacza to, że ośrodki marynarskie także walczą o przetrwanie. Albo odwiedza je mniej osób, albo odwiedzający je goście wydają mniej pieniędzy. Tradycyjne dochody pochodzące ze sprzedaży piwa i napojów uległy zmniejszeniu wraz z surowszymi przepisami dotyczącymi



”

Potrzeby marynarzy uległy zmianie wobec czego istnieje ograniczone zapotrzebowanie na ośrodki z możliwościami, na przykład, zakwaterowania, a gdzie tylko jest to możliwe, ośrodki powinny być mniejsze i położone bliżej portów.

”



Ośrodki marynarskie

W portach na całym świecie istnieje około 650 ośrodków marynarskich. Wiele z nich obsługiwanych jest przez Międzynarodowe Chrześcijańskie Stowarzyszenie Morskie (ICMA). Powiernictwo Marynarskie ITF, wraz z ICMA, sfinansowało warsztat w Hong Kongu gromadząc kierowników ośrodków i kapłanów z całego świata. Kierownicy zajęli się głównymi czynnikami i najlepszą praktyką prowadzącymi do powodzenia ośrodków marynarskich.

Grupa zidentyfikowała szereg spraw, a wśród nich:

- ➔ potrzebę skoncentrowania ośrodków na potrzebach marynarzy
- ➔ infrastrukturę (lokalizację, dostępność, architekturę) ośrodków
- ➔ integralność osób i usług z ośrodkami
- ➔ postawy i profesjonalizm personelu i wolontariuszy
- ➔ relacje ośrodków z władzami lokalnymi, branżą i lokalną społecznością religijną
- ➔ dostępność transportu
- ➔ zbieranie środków jest istotnym elementem zachowania tych ważnych dla marynarzy usług.

Ośrodki marynarskie oferują wartościowe usługi i poprzez zgromadzenie się, kierownicy ośrodków mogą zagwarantować rzeczywiste spełnianie potrzeb marynarzy.



konsumpcji alkoholu. Sprzedaż kart telefonicznych i dochody z rozmów spadły w związku ze spadkiem cen rozmów telefonicznych.

Przedstawiciele kilku ośrodków marynarskich zebrali się w październiku 2009 roku w Hong Kongu, celem sprawdzenia, w jaki sposób utrzymać ich działalność i nadal skutecznie wspierać marynarzy.

Filipiński marynarz, Nonoy Baldon, wszedł w skład tej grupy aby podzielić się swym doświadczeniem wyniesionym z niedawnej podróży, dotyczącym ośrodków marynarskich. Nonoy stwierdził, że załoga była szczęśliwa ze spotkania z osobami odwiedzającymi jej statek, zwłaszcza kiedy pomagali w komunikacji z rodzinami. Mówił o tym, jak łatwo przychodzi ludziom interesów w portach wykorzystywać marynarzy, jak to pewnego razu musiał zapłacić 100 US\$ za trwający 25 minut przejazd taksówką do miasta. W miejscowym barze dobrze zajęto się marynarzami, „dano” im liczne przekąski, jedzenie i napoje, jedynie po to by wieczorem przedstawić rachunek na 500 US\$.

W innym porcie kapłan odwiedził statek i zabrał załogę na przejażdżkę krajoznawczą i do ośrodka marynarskiego. Nonoy skomentował, jak miło było zobaczyć trawę i góry a po

przejażdżce koledzy z załogi byli bardzo szczęśliwi i mówili o tym doświadczeniu nawet po zmuszaniu ze statku, po zakończeniu kontraktu.

Hennie La Grange, sekretarz generalny Międzynarodowego Chrześcijańskiego Stowarzyszenia Morskiego, stwierdził: „Warsztat wyraźnie ujawnił pasję i profesjonalizm delegatów, oraz jakość opieki sprawowanej nad marynarzami w ośrodkach. ICMA jest dumne z kojarzenia jej z takim poświęceniem na rzecz marynarzy. Mamy nadzieję, że rezultatem warsztatu będzie zestaw narzędzi dla wszystkich ośrodków marynarskich”.

Roy Paul z Powiernictwa Marynarskiego ITF także pomagał kierować warsztatem i stwierdził: „Okazało się bardzo wyraźnie, że ośrodki ciągle stanowią zasadniczy element opieki socjalnej nad marynarzami. MLC 2006 wraca uwagę na potrzebę portowych udogodnień opiekuńczych a ośrodki te istnieją już w licznych portach.

„Potrzeby marynarzy uległy zmianie wobec czego istnieje ograniczone zapotrzebowanie na ośrodki z możliwościami, na przykład, zakwaterowania, a gdzie tylko jest to możliwe, ośrodki powinny być mniejsze i położone bliżej portów. Przede wszystkim jednak, muszą z nich korzystać marynarze i mam nadzieję, że uczynią oni wszystko by odwiedzać ośrodki przy każdej możliwości i je wspierać!”.

Wzrost przewozów kontenerowych wpłynął na możliwości opieki nad marynarzami. Statki mogą być przeładowywane raczej w ciągu godzin a nie dni, wobec czego możliwości schodzenia marynarzy na ląd są ograniczone. Zmniejszają się także możliwości odwiedzania ośrodków marynarskich w centrum miast i poza portami.

W tej sytuacji stało się nieuchronne, że wcześniej czy później ktoś zainteresuje się kontenerami w kontekście spełniania potrzeb socjalnych marynarzy. W portach całego świata coraz więcej kontenerów przekształca się w ośrodki marynarskie.

Dzięki nim marynarze odnoszą coraz więcej korzyści. Co więcej, mogą one być lokalizowane bliżej nabrzeży co ułatwia możliwości ich odwiedzenia.

Ośrodki kontenerowe

W roku 2009 Powiernictwo Marynarskie ITF sfinansowało otwarcie marynarskiego ośrodka kontenerowego w filipińskim porcie General Santos. Projekt koordynowano przy udziale władz portowych i kapelana Susan O. Bolanio. Bolanio, wraz z biskupem Gutierrez'em, zwrócili się do Marina (Maritime Industry and National Administration), służb celnych, straży wybrzeża i Filipińskiego Zarządu Portów (PPA).

PPA zobowiązał się do przekazania przestrzeni na usługi Apostołatu Ludzi Morza. Wielonarodowa firma transportu owoców, Dole Filipiny, poprzez swego dyrektora generalnego Kevin'a Devis'a, przekazała 40-stopowy kontener. Spółka dokonała w okresie krótszym niż miesiąc przebudowy, dodając drzwi i okna, podłogę oraz wykładzinę ścian, przekształcając go w ośrodek dla marynarzy.

Umieszczone na nabrzeżu marynarskie centrum kontaktowe Stella Maris ma strategiczną lokalizację dla odwiedzających je załóg, można doń dotrzeć spacerem ze statków.

Znajduje się w nim kafejka internetowa i telefony, a także niewielkie miejsce oferujące



Nowe rozwiązanie?

ROY PAUL informuje o najnowszej innowacji w zakresie dostarczania marynarzom przyjaznej przestrzeni

przekąski oraz ogródek, w którym wieczorami marynarze mogą usiąść i odpocząć.

Powiernictwo Marynarskie ITF sfinansowało szereg podobnych projektów. W porcie Cebu na Filipinach dwa 40-stopowe kontenery przekształcone zostały w centrum marynarskie. We francuskiej Marsylii, tymczasowy budynek modułowy stanowi alternatywę dla kontenera, działając, jako punkt kontaktowy dla marynarzy.

Marynarze pojawiający się w nigeryjskim porcie Apapa, w Lagos, także znajdują ośrodek opiekuńczy bardzo blisko portu. Władze portowe zaproponowały miejsce w pobliżu portowej wieży kontrolnej a ITF zaopatrzyła centrum w cztery komputery z połączeniem internetowym. Marynarze mają tu także dostęp do napojów bezalkoholowych i miejscowych pamiątek.

Amos Kuje, sekretarz generalny Krajowej Marynarskiej Rady Opiekuńczej, powiedział: „Przy pomocy władz portowych mieliśmy możliwość stworzenia w tym miejscu ośrodka. Przewidziane w tym ośrodku programy dla marynarzy obejmują gościnienie załóg statków cumujących na terminalach portu Apapa przeznaczonych

dla drobnicowców, kontenerowców, masowców i statków ro-ro.

„Przestrzeń w ośrodku wykorzystywana jest do odpoczynku, gier w tenisa stołowego i w komatkę. Darmowy autobus dostępny jest do zwiedzania interesujących miejsc, na zakupy, albo odwiedzania kościołów lub meczetów.

Wolontariusze odbyli sponzorowany przez ICSW kurs dla pracowników socjalnych odwiedzających statki. Odwiedzają oni regularnie statki i spełniają także obowiązki w ośrodku, aby zagwarantować, że otwarty jest on codziennie od godz. 09.00 do 21.00.”

Kontenery są doskonałym sposobem zapewniania marynarzom przydatnych udogodnień w pobliżu portów. Jeśli potrzeby portu ulegają zmianom, kontenery można z łatwością przenieść w inne okolice.

Barnabas Epu jest w ośrodku Apapa i mówi: „Od czasu otwarcia ośrodka odwiedziło nas wiele osób. Szczęśliwi jesteśmy z lokalizacji w tym miejscu portu, ponieważ przy stosowaniu Kodeksu ISPS (dot. bezpieczeństwa statków i urządzeń portowych), marynarze z łatwością mogą do nas dotrzeć. Znajdujemy się w obrębie obszarów chronionych, co marynarzom umożliwia odwiedzanie nas. Marynarze zaskoczeni są lokalizacją ośrodka w porcie i uszczęśliwia ich możliwość kontaktowania się z rodzinami”.

Tom Holmer z Powiernictwa Marynarskiego ITF stwierdził: „Będziemy nadal finansowali takie ośrodki aby pomagać marynarzom w dostępie do potrzebnych im usług. Jesteśmy zachwyceni, że tam gdzie powołuje się takie ośrodki, miejscowe spółki żeglugowe i władze portowe reagują pozytywnie przekazując kontenery i miejsce do ich ustawienia. W niektórych miejscach władze portowe reagując na potrzeby socjalne marynarzy podłączyły do tych ośrodków energię elektryczną i wodę, co jest niezmiernie pomocne.”

Inauguracja ITF Seafarers w języku chińskim, rosyjskim i hiszpańskim



Koordinator morski ITF Stephen Cotton daje nam wgląd w stronę internetową ITF po 18 miesiącach jej funkcjonowania.

JAKI BYŁ CEL ITF W STWORZENIU STRONY SZCZEGÓLNI DLA MARYNARZY?

SC: Większość marynarzy zna ITF i wie co możemy dla nich zrobić. Brakowało nam jednak jednego punktu, w którym marynarze mogliby znaleźć odnośne informacje ITF. Ważne było dla nas także danie marynarzom czegoś więcej, z tego względu włączyliśmy na stronie wiele interaktywnych narzędzi. Mamy nadzieję, że pomogą one nam w komunikacji z marynarzami.

JAKIE NOWE RZECZY OTRZYMUJĄ MARYNARZE POPRZEC STRONĘ INTERNETOWĄ?

SC: Marynarze mogą obecnie przyrzeć się swojemu statkowi i uzyskać ważne informacje, takie jak: czy istnieje układ ITF albo kiedy statek sprawdzany był po raz ostatni przez ITF. Jest także interaktywne forum dyskusyjne, Crew Talk, gdzie marynarze mogą wymieniać poglądy na temat spraw ich dotyczących. Innym nowym obszarem jest Blog Inspektorów, który okazał się bardzo popularny. Wydaje się być bardzo interesujące co do powiedzenia mają inspektorzy, jakimi doświadczeniami chcą się podzielić i jakie rady mają do zaoferowania. Istnieją także cotygodniowe wiadomości, wobec czego marynarze są na bieżąco informowani o sprawach ich dotyczących.

JAKIE POWODZENIE ODNIOŚŁA DO TEJ PORY STRONA INTERNETOWA?

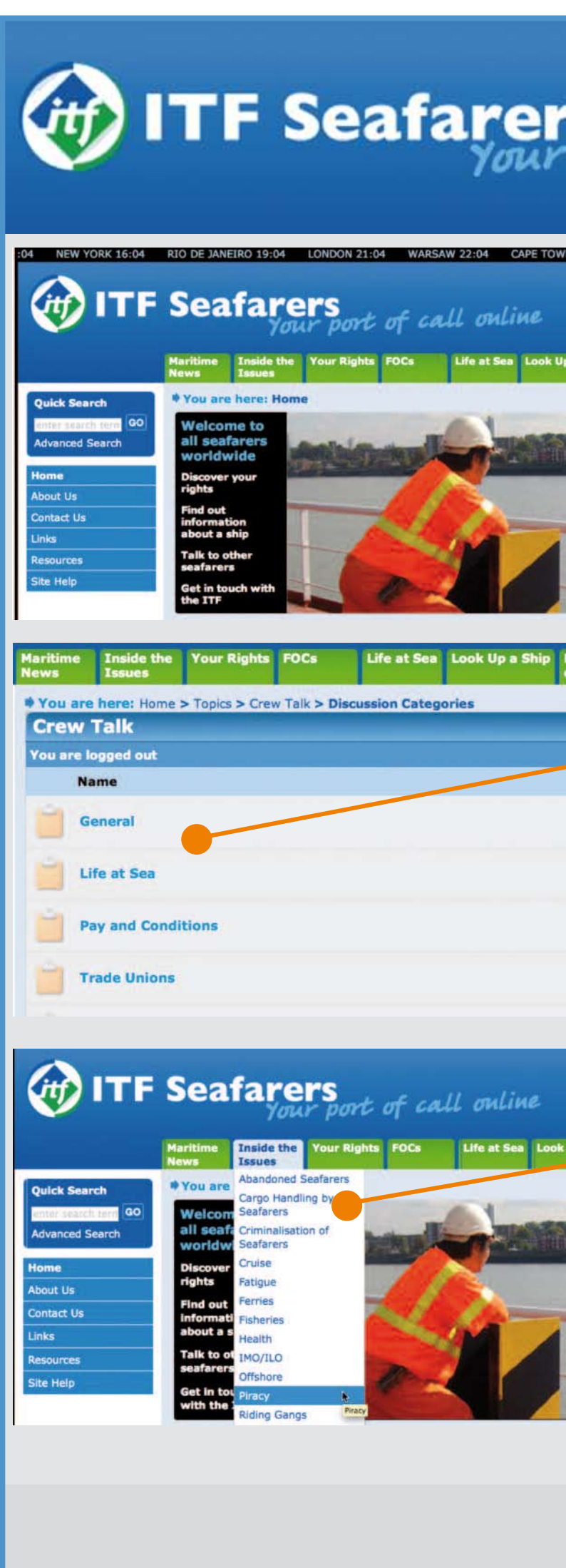
SC: Dysponujemy fantastycznymi reakcjami marynarzy, którzy odwiedzili stronę internetową. Narastający ruch rzeczywiście jest zachęcający. Coraz więcej marynarzy kontaktuje się z nami za pomocą strony internetowej. W roku bieżącym, po zainaugurowaniu wersji językowych strony oraz ciągłym rozwoju jej zawartości, strona internetowa jeszcze bardziej zyskiwać będzie na sile.

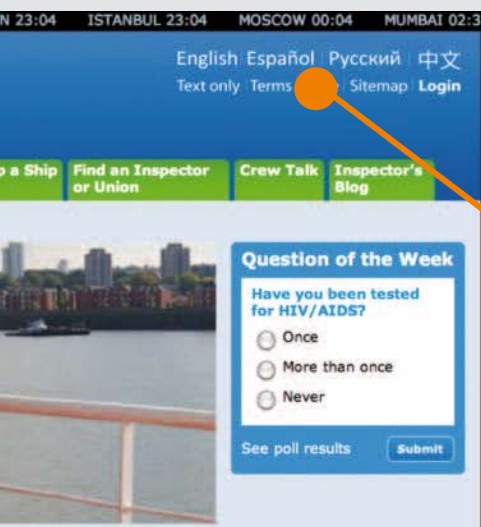
WSPOMNIAŁEŚ O STRONACH JĘZYKOWYCH?

SC: Tak, w roku obecnym zainaugurujemy stronę w języku chińskim, rosyjskim i hiszpańskim. Naprawdę nas to ekscytuje i mamy nadzieję, że strony te zaoferują osobom nie mówiącym po angielsku znacznie lepszy dostęp do informacji i porad, szczególnie w odniesieniu do ich praw pracowniczych i związkowych.

CO DALEJ W ODNIESIENIU DO STRONY INTERNETOWEJ?

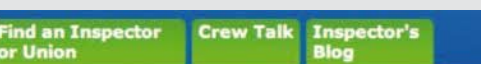
SC: W tym roku chcemy zagwarantować aby możliwie największa liczba marynarzy dowiedziała się o stronie internetowej i ją odwiedziła, włącznie z jej wersjami językowymi. Ciągłe staramy się poprawić zawartość. Następne na liście do włączenia są informacje dla marynarzy dotyczące Karty Praw Marynarzy (Konwencji Pracy na Morzu).





HOMEPAGE:

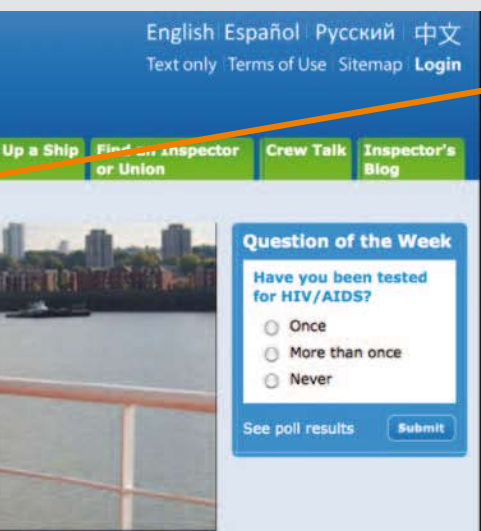
www.itfseafarers.org powstała dla wszystkich poziomów użytkowników sieci. Możecie wybrać swój język za pomocą selektora w prawym górnym rogu homepage, a potem przeszukać menu. ITF Seafarers obejmuje cotygodniowe wiadomości morskie, informacje na temat waszych praw, oraz regularny blog naszych inspektorów.



ROZMOWY ZAŁÓG:

Jeśli przebywasz na morzu każdorazowo przez miesiące, wówczas odizolowanie może stać się problemem. Skontaktuj się z innymi marynarzami i czatuj na Crew Talk, naszym forum dyskusyjnym online, o sprawach dotyczących. Rejestracja jest łatwa i wkrótce będzie dostępna w języku chińskim /rosyjskim/ hiszpańskim.

Log In or Register to Post a New Topic		
RSS	Topics	Last Post
	14	01/27/2010 10:58 AM by CruiseShipMC
	5	01/21/2010 03:41 PM by bachelorette
	10	01/14/2010 09:26 PM by CLMR
	4	11/10/2009 10:05 AM by victor3000



WEWNĄTRZ SPRAW:

Nasze zestawienia są poręcznie pogrupowane w jednej sekcji i oferują kompletne wprowadzenie do kluczowych spraw mających wpływ na marynarzy, z linkami do dalszych źródeł, informacji i praktycznych porad; dostępnych na kliknięcie.

CO MÓWIĄ NASI UŻYTKOWNICY:

Niech ITF nadal pracuje dobrze.
habfan

Gratulacje – wspomniały personel.
Dean

Jestem wdzięczny, że udało mi się znaleźć tę stronę.
kabiyakngmarino

Wspaniała strona internetowa.
Bacon

Jest to niesamowita strona – dobra robota!
seachaplain

Dzięki ITF! Jest to wielkie przedsięwzięcie.
Joey

Jestem bardzo zadowolony, że ITF zaoferowała swą pomoc.
denz

Co za wspaniała strona.
chaplains

Dzięki. Ludzie, jesteście naprawdę wspaniali.
jacksplin

Gratulacje z powodu cudownej, nowej strony.
Robert Dickson



ITF zgromadziła ekspertów ze związków i z branży celem zapewnienia marynarzom wglądu w kryzys: musicie to przeczytać; zestawienia dokonała **NICHOLA SMITH** z zespołu polityki morskiej w siedzibie głównej ITF.

Powyżej: Nieużywane kontenery ustawione na placu składowym w pobliżu dzielnicy mieszkaniowej w północno-zachodnim Hong Kongu, rok 2009.

Kryzys gospodarczy

Rynek żeglugowy jest prawdopodobnie najbardziej zglobalizowaną branżą. W obecnym kryzysie, globalizacja gospodarek oznaczała, że znaczna część świata dotknięta jest spadkiem gospodarczym krajów wchodzących w skład łańcucha globalnego. Zmniejszanie ilości miejsc pracy dotyka wszystkie sektory rynku morskiego, ma miejsce coraz większa ilość porzuceń marynarzy i opóźnień w wypłacaniu wynagrodzeń.

ITF i jej afilianci na całym świecie usiłują przeciwdziałać temu i powstrzymać co najgorsze poprzez chronienie marynarzy, ale niektórzy armatorzy przeżywają okropny czas, zwłaszcza ci którzy nie zyskali bezpiecznego miejsca w dobrych czasach.

Zebrałiśmy sześciu ekspertów w tej dziedzinie aby zaproponowali swoje opinie na temat kryzysu oraz zaoferowali rady i wyjaśnienia dotyczące tego, co uczyniliśmy od chwili jego wybuchu.

Są nimi:

Igor Pavlov – przewodniczący Związku Marynarzy Rosji (SUR);

Jacqueline Smith – przewodnicząca Norweskiego Związku Marynarzy;

Abdulgani Serang – sekretarz generalny-skarbnik Narodowego Związku Marynarzy Indii;

Nick Bramley – ze związku UNIA w Szwajcarii i przewodniczący Sekcji Żeglugi Śródlądowej ITF;

Paddy Crumlin – sekretarz narodowy Związku Morskiego Australii (MUA);

Brian Martis – dyrektor grupy usług biznesowych w V-ships;

Giles Heimann – sekretarz generalny Międzynarodowego Komitetu Pracodawców Morskich (IMEC)

W jaki sposób kryzys gospodarczy wpływa na Waszą pracę?

Igor Pavlov Sytuacja gospodarcza w sposób naturalny wpływa na związek; istnieje coraz więcej postulatów dotyczących ochrony praw i roszczeń z tytułu nieprzestrzegania klauzul zbiorowych układów pracy (CBA), jednak większość roszczeń dotyczy opóźnień wynagrodzeń. Drastycznie wzrosła ilość porzuconych marynarzy; przypadki te – gdzie armatorzy pozostawiają statki bez zaopatrzenia, żywności, wynagrodzeń i repatriacji załogi – należą do najtrudniejszych; wszystkie przypadki porzuceń, którymi obecnie się zajmujemy, miały miejsce na statkach bez układów zbiorowych.



Armatorzy w centrum uwagi

Jacqueline Smith Jako związek zawodowy zauważamy narastające odstawienia statków, a zatem także odstawienia załóg. Nasi lokalni przedstawiciele zwracają się o pomoc związkową w tych sprawach oraz w sprawie praw ustawowych i kontraktowych Armatorzy przeflagowują swe statki z Norweskiego Rejestru Zwyczajnego (NOS) pod tanie bandery i zastępują marynarzy norweskich załogami, których wynagrodzenia i warunki pracy są znacznie poniżej norweskich. Ponieważ wiele tych statków operuje na norweskich wodach terytorialnych i na szelfie kontynentalnym, zjawisko to uznaje się za dumping społeczny.

Abdulgani Y. Serang Indie, jako ulegająca stabilizacji gospodarka rozwijająca się, nie została dotknięta w takim samym zakresie, jak gospodarki rozwinięte. Dla nas, kryzys gospodarczy odbierany jest raczej w sferze psychologicznej niż fizycznej. Nauczyliśmy się na doświadczeniu gospodarek rozwiniętych i jesteśmy w lepszym położeniu, jeśli chodzi o przeciwstawienie się kryzysowi.

Nick Bramley W żegludze śródlądowej skutki kryzysu są dramatyczne i oznaczają spadek o 25%, ale niektóre kategorie są w gorszym położeniu w porównaniu z innymi. Specjalnością

żeglugi śródlądowej są ładunki masowe (ropa, metale, ruda, zboża, materiały budowlane itd.) oraz kontenery.

W bieżącym kryzysie załamanie się wytwarzania dotknęło zwłaszcza transport metali i rudy oraz rynek kontenerowy. Przeżywalismy także suche lato i niskie poziomy wody. Istnieje wiele niepewności co do przyszłości, ponieważ liczni pracodawcy są operatorami będącymi właścicielami odczuwającymi niedofinansowanie i niedostatecznie wyposażonymi dla stawienia czoła kryzysowi.

Paddy Crumlin Globalny Kryzys Finansowy (GFC) w dwojaki sposób wpłynął na prace MUA. Po pierwsze wymaga on ogromnych zasobów dodatkowych środków przeznaczanych na rzecz członków, zwłaszcza w branży stwedorskiej, gdzie skutki GFC są najwyraźniejsze. W niektórych portach masowych doszło do spadku obrotów o 60%, a ogólny spadek obrotów portowych osiągnął 30%, wszystko w okresie miesięcy. Naturalnie, zwolnienia grupowe i poważne ograniczenia czasu pracy stały się realnością po raz pierwszy od dziesięciolecia. Po drugie, kryzys zmusił nas i naszych partnerów sojuszników do myślenia i działania strategicznego na poziomie polityki krajowej i zagranicznej. Stało się to wyzwaniem dla ruchu związków zawodowych – czy

mamy zdolność zarówno organizacyjną, jak i intelektualną, do sprostania temu wyzwaniu i starania się o wpływ na reakcję polityczną

Brian Martis Obecny kryzys w znaczący sposób wpłynął na branżę żeglugową. Wiele statków odstawiono a rynek nie odrodził się w zakresie wykluczającym występowanie dalszych upadłości. W efekcie, wielu armatorów znalazło się w trudnym położeniu finansowym. Implikacje w stosunku do marynarzy polegają na tym, że niektórzy armatorzy nie są w stanie wypełniać swych zobowiązań wobec załóg. Od dobrych zarządzających statkami zależy rozpoznanie sygnałów ostrzegawczych i posiadanie zdolności zagwarantowania zwolnienia marynarzy i ich repatriowania zanim sytuacja stanie się nieodwracalna.

Giles Heimann Kryzys w znacznym stopniu wpływa na naszą pracę, zyski spadły. Aktualnie, 12 % statków kontenerowych jest odstawione, niektóre raporty stwierdzają, że może to zwiększyć się do 30%.



Europejscy marynarze domagający się lepszych wynagrodzeń i warunków pracy demonstrują przed siedzibą główną Komisji Europejskiej w Brukseli



Armatorzy starają się ciąć koszty i oszczędzać pieniądze, wobec czego ostatnie negocjacje Międzynarodowego Forum Negocyjnego (IBF) okazały się, jak dotąd, najtrudniejszymi. Armatorzy z IMEC są ludźmi odpowiedzialnymi, ale jeśli wypadną z interesów, pracę stracą też marynarze; armatorzy zadowoleni są, że w rodzinie ITF istnieje zrozumienie, iż czasy są trudne dla wszystkich.

W jaki sposób reagujecie aby pomóc członkom?

JS Związek oferuje porady i pomoc prawną załogom negocjującym ze spółką, kto powinien być odstawiony lub zwolniony w oparciu przede wszystkim o starszeństwo, aczkolwiek inne kryteria także mogą być brane pod uwagę. Lobbujemy także rząd norweski na rzecz wprowadzenia regulacji dotyczących statków eksploatowanych na szelfie kontynentalnym celem zabezpieczenia norweskich wynagrodzeń i warunków pracy dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich przynależności państwowej.

IP We wszystkich przypadkach, w których marynarze zwracają się o pomoc do Związku Marynarzy Rosji z jakimikolwiek problemami (opóźnienia wynagrodzeń, problemy z itd.), związek czyni co tylko możliwe aby im pomóc poprzez negocjacje z pracodawcami, zwrócenie się do ITF lub bratnich związków zawodowych, w drodze roszczenia prawnego, pisma do rządu a czasami do prezydenta (jak to uczyniliśmy w przypadku załogi statku *Arcitc Sea*).

AS Chociaż kryzys gospodarczy znacznie wpły-

W skrócie

Marynarze mogą podejmować pewne kroki aby znaleźć się w możliwie najlepszym położeniu, bez względu na jakiekolwiek zdarzenia w gospodarce.

- ➡ Znać swoje prawa
- ➡ Przystąpić do związku zawodowego
- ➡ Podnieść swoje umiejętności

Dla uzyskania większej ilości informacji w zakresie wszystkiego co wyżej, załoguj się www.itfseafarers.org, gdzie możesz także przyłączyć się do debaty na naszym forum.

nał na wolumeny ładunków krajowych i międzynarodowych, nie doszło do znaczącego spadku zatrudnienia marynarzy z Indii. Procent hinduskich marynarzy nie zmniejszył się drastycznie i zachowują oni nieustannie swój udział w zatrudnieniu przez żeglugę światową.

NB Musieliśmy zagwarantować, że środki przyjęte w czasie kryzysu nie staną się czymś, normalnym" po jego ustąpieniu. Tak więc w żegludze śródlądowej aktywnie zaangażowani byliśmy w lobbowanie polityczne przeciwko korzystaniu z tanich źródeł siły roboczej spoza Europy. Jeśli chodzi o marynarzy, głównym obszarem była dla nas ratyfikacja przez Szwajcarię Konwencji Pracy na Morzu (MLC), co mamy nadzieję, nastąpi w roku 2010 (więcej na temat MLC, patrz strony 27-32).

PC Na poziomie najpilniejszym, zapewniliśmy naszym członkom okazję do znalezienia najlepszych rozwiązań w zakresie zawieszania pracowników lub redukcji czasu pracy. Ich reakcją była twórcza poprzez znalezienie rozwiązań pomostowych, w postaci ochrony miejsc pracy ale zmniejszenia kosztów dla pracodawcy; dzięki czemu zmniejszono do minimum konieczność

utruty miejsc pracy. Tam gdzie zgodzono się na zwolnienia grupowe, niemal w całości w oparciu o dobrowolne wyrażenie zgody, układy zbiorowe oferowały atrakcyjne opuszczenie branży. Związek lobbował także z powodzeniem na rzecz specjalnej pomocy rządowej dla zwolnionych dokerów: przejścia przez nich szkolenia marynarskiego, dającego w perspektywie możliwość uzyskania zatrudnienia w charakterze Zintegrowanych Marynarzy Szeregowych. Pracowaliśmy także na poziomie krajowym, ponaglać rząd do przyjęcia pakietu stymulacji gospodarczej koncentrującego się na natychmiastowym tworzeniu miejsc pracy, oraz na poziomie międzynarodowym wraz z ITF i Międzynarodową Konfederacją Związków Zawodowych wpływając na debatę na takich forum, jak G20.

W jaki sposób obecny spadek porównać można z wcześniejszymi załamaniami w gospodarce globalnej?

BM Obecny kryzys jest wyjątkowy. Stanowi wynik katastrofalnej sytuacji finansowej w USA. Globalizacja sprawiła, że to co nastąpiło w USA, w kontekście ekonomicznym i politycznym, wpłynęło na resztę świata. Zagrożona jest supremacja dolara, jako waluty rezerwowej. Niektóre kraje znacząco zmniejszają swe rezerwy i majątek oparty na dolarze. Po raz pierwszy ropą handluje się także w Euro. Interesy żeglugowe z zainteresowaniem obserwują rozwój sytuacji. Obecny kryzys jest w swym charakterze czymś więcej niż zawirowaniem cyklicznym. Bedzie trwał co najmniej przez dwa lub trzy lata, niezależnie od tego co twierdzą politycy.

”

Mamy do czynienia z najpoważniejszym kryzysem zachowanym w żywej pamięci. Wpłynął on na wszystkie sektory gospodarki, a w naszej dziedzinie, żeglugi i portów, kryzys zaufania konsumentów wpłynął znacząco na popyt krajowy i dlatego w szczególności na nasz import.

”

JS Kryzys żeglugowy, który nastąpił w wyniku kryzysu naftowego lat 1970, był wynikiem nieoczekiwanych i ekstremalnych zmian w popycie na transport morski, szczególnie na rynku zbiornikowców. Jednym z podobieństw tych dwóch kryzysów jest nadpodaż istniejących statków i znaczna ilość jednostek zamówionych. Jednakże po latach 70-tych rząd norweski wprowadził system gwarancji dla statków i jednostek wiertniczych w ramach usiłowania ograniczenia szkód. Nadal jest on w mocy, ale okazał się skuteczniejszy w odniesieniu do platform i stoczni, bardziej niż wobec statków. Innym jest reflaging statków z rejestru norweskiego do FoC albo do innych bander UE, pozwalający na zatrudnienie marynarzy spoza Europy z wynagrodzeniami i warunkami pracy poniżej norm europejskich i znacznie poniżej tych obowiązujących w Norwegii.

PC W naszej ocenie, mamy do czynienia z najpoważniejszym kryzysem zachowanym w żywej pamięci. Wpłynął on na wszystkie sektory gospodarki, a w naszej dziedzinie, żeglugi i portów, kryzys zaufania konsumentów wpłynął znacząco na popyt krajowy i dlatego w szczególności na nasz import. Australia okazała się w pewnym zakresie ochroniona, ponieważ podaż towarów masowych, takich jak węgiel i ruda żelaza, do azjatyckich potentatów produkcyjnych, została dotknięta, ale przez stosunkowo krótki okres. Nie ulega wątpliwości, że lobbowanie rządu przez związki zawodowe na rzecz wczesnych i obszernych stymulacji gospodarczych i skupienia się na rozwoju kwalifikacji, także przyczyniły się do zelżenia bólu dla pracowników.

IP Według ekspertów MFW obecny kryzys globalny jest najgorszy od roku 1960. Według analizy 15 kryzysów od roku 1960, w odniesieniu do 21 rozwiniętych gospodarek, jeśli typowa recesja trwała jeden rok, czas wymagany na odrodzenie wynosi ponad pięć lat. Wygląda na to, że obecny kryzys będzie długi, a odrodzenie trudne.

GH Jest on najgorszy w rejestrowanej pamięci. Nikt nie spodziewał się jego nadejścia. Szybko sytuacja zmieniła się z dobrej na złą. Wiele osób myślało, że dobre czasy będą trwały, wobec czego zamawiano statki, okazało się jednak, że żyjemy w bańce. Kryzys obecny będzie skutkował przez wiele kolejnych lat.

AS W poprzednich kryzysach dochodziło do utraty olbrzymiej ilości miejsc pracy. Oficerowie i marynarze szeregowi z Indii musieli miesiącami oczekiwać na swą kolej w zatrudnieniu. Tym razem utrata miejsc pracy nie ma tego rozmiaru.

Podczas gdy wynagrodzenia marynarzy szeregowych zostały nieco zmarginalizowane, wynagrodzenia oficerów nie spadły i nadal istnieje na nich wielkie zapotrzebowanie.

NB Na co najbardziej zwróciliśmy uwagę to fakt, że kryzys nastąpił w okresie deflacji w Szwajcarii, wobec czego nie towarzyszyła mu masowa inflacja, jak to miało miejsce we wcześniejszych kryzysach. Obawiamy się jego wpływu na siłę nabywczą co doprowadzi do zbędnego przedłużenia jego okresu trwania. Jednak taka sama pozostaje nieśmiałość naszego rządu w odniesieniu do stymulowania gospodarki. Jeśli chodzi o ratowanie głównych banków, pieniądze były swobodnie dostępne. Potrzebujemy więcej inwestycji publicznych i pomocy dla osób młodych i długotrwale bezrobotnych.

Gdzie Waszym zdaniem znajdują się obszary wzrostu w branży ?

BM W Europie, istotną rolę odegra gaz ziemny (LNG), pomagając w dywersyfikacji wobec tradycyjnych źródeł zaopatrzenia, z Rosji. Wzrost gospodarczy nastąpi w Chinach i w Indiach (wzrost w tych krajach został mniej dotknięty niż w innych częściach świata). Oba kraje są głodne dostaw, co stwarza wielkie możliwości dla żeglugi.

GH Nie sądzą aby Chiny stały się zbawieniem dla armatorów, jak to wszyscy przewidują; są one w głównej mierze eksporterem, natomiast import nie jest tak wielki w sektorach poza wytwarzaniem. Nie istnieją obecnie obszary wzrostu, o jakich warto byłoby mówić. Kontenerowy rynek liniowy być może odbił się już od dna, ale nadchodzące odrodzenie będzie powolne. Być może, jako pierwsi odrodzą się armatorzy azjatyccy, zwłaszcza japońscy.

Jakiej rady udzieliłbyś marynarzom odczuwającym skutki kryzysu ?

JS Moja główna rada sprowadza się do tego, aby znali swoje prawa. Liczne spółki stosują skróty przy zwalnianiu załóg. Marynarz nie może powstrzymać armatora przed wyłączeniem





statku z eksploatacji lub zmianą bandery i zastąpienia go tańszą siłą roboczą, ale czyniąc to musi on kierować się prawem i układem zbiorowym pracy.

IP Niech mi wolno będzie zacytować dwa stare powiedzenia rosyjskie: „Ryba szuka głębszych miejsc, człowiek lepszych” oraz „Kiedy jest dobrze, nie staraj się żeby było lepiej”. Poradziłbym marynarzom stosowanie się do tego drugiego. Jeśli od kilku lat pracujecie w jednej spółce, nie szukajcie lepszej oferty. Jeśli oglądacie się za nową pracę sprawdźcie w związku zawodowym, czy obowiązuje w niej układ zbiorowy pracy zanim podpiszecie umowę o pracę. Jeśli na statku nie istnieje CBA zalecamy nie podejmowanie tej pracy. Prosimy o znalezienie czasu na odwiedzenie najbliższego biura SUR, gdzie możecie zdobyć więcej informacji na temat spółki w której zamierzacie podjąć pracę. Jeśli nie jesteście członkiem związku, prosimy o przystąpienie. Związek nie jest organizacją charytatywną i ma obowiązki i zobowiązania jedynie wobec swoich członków.

AS Zalecamy naszym marynarzom pozytywne podejście i staranie się o zachowanie miejsca pracy. Lepiej utrzymać miejsce pracy i poprawiać je, niż być bezrobotnym. Marynarze z Indii zawsze dostosowywać się muszą do oczekiwań światowej branży żeglugowej.

NB Wszyscy mamy nadzieję, że będzie to krótkotrwały kryzys i wiemy, że istnieje długofalowy niedobór wykwalifikowanych marynarzy i pracowników żeglugi. Doradzać będziemy kolegom, aby nie tracili nadziei i byli w kontakcie z własnymi związkami, jeśli chodzi o pomoc i wsparcie. Związki natomiast powinny rozpatrzyć wszelkie możliwości udzielania pomocy w szkoleniu lub w lobbowaniu na rzecz udzielania pomocy w szkoleniu, przekształcaniach zawodowych i poprawie kwalifikacji osobom dotkniętym kryzysem, do czasu ponownego znalezienia przez nie pracy.

PC Moja rada dla dokerów, marynarzy oraz ich związków sprowadza się do wykorzystania obecnej okazji. Kapitalizm funkcjonować może skutecznie i stabilnie jedynie przy dobrze działających rynkach pracy. A na to właśnie pracownicy i związki zawodowe mogą mieć wielki wpływ. Musimy jednak działać kolektywnie aby zrealizować ten potencjał wpływu. Wobec tego doradzam związkom wykorzystanie okazji do zrzeszania się. Marynarzom doradzam przystąpienie do związku. Istotne znaczenie mają podstawy, każdy pracownik musi mieć możliwość zostania związkowcem, a od tej chwili,

możliwość pracy w kolektywie w miejscu pracy, w branży i na poziomie krajowym.

Kiedy, Waszym zdaniem, zacznie się poprawa finansowa?

BM Możliwie już po dwóch, trzech latach od chwili obecnej.

GH Uznaję raporty pochodzące z branży i z innych źródeł za wielce frustrujące. Codziennie są doniesienia o „zielonych pędach” odrodzenia. Raporty te nie są pomocne, potrzebne jest uznanie ze strony branży, że znajdujemy się w trudnym położeniu finansowym i może upłynąć pięć lat zanim zbliżymy się do położenia z dobrych czasów. Pracodawcy morskcy w IMEC mają autentyczną wolę przejścia na drugą stronę bez poświęcania miejsc pracy, a my zawsze podkreślamy wobec nich znaczenie szkolenia personelu, zwłaszcza w trudnych czasach.

Co mogą robić marynarze w tych czasach biedy aby być w najlepszym położeniu z chwilą odrodzenia?

JS Jeśli chodzi o marynarzy norweskich muszą oni w miarę możliwości pozostać w zatrudnieniu i specjalizować się także w branży offshore. Bez kryształowej kuli niemożliwe jest przewidzenie, co może ewentualnie nastąpić. Nie sądzę niestety, że już dotknęliśmy „dna” i obawiam się, że nasi członkowie nie będą zatrudniani, jeśli nie będziemy w stanie zagwarantować norweskich wynagrodzeń i warunków pracy na obszarze naszego szelfu kontynentalnego.

AS Kiedy marynarze nie są zaokrętowani, powinni interesować się podnoszeniem swych kwalifikacji. W szczególności powinni starać się nabywać umiejętności techniczne pozwalające im pomóc długofalowo i także z chwilą polepszenia się sytuacji zatrudnieniowej. Hindusi z natury są oszczędni i doradza się także marynarzom planowanie finansowe dla zabezpieczenia przyszłości. NUSI udziela wszelkiego niezbędnego wsparcia w zakresie konsultacji i pozytywnego ukierunkowywania energii.

NB Moje przesłanie do kolegów z krajów dostarczających siłę roboczą brzmi: Informujcie się o warunkach w różnych spółkach i krajach zatrudniających a przede wszystkim nie dajcie się „sprzedawać zbyt tanio”. Oznacza to zwiększenie siły związków w krajach zamieszkania, aby mogły one wywierać większe naciski na rządy i agencje załogowe, celem zagwarantowania możliwych do zaakceptowania warunków. Jeśli pozwolimy, aby obecny kryzys osłabił nasze interesy, odzyskanie utraconego gruntu może potrwać lata.

Jeśli chodzi o marynarzy i dokerów, którzy nie utracili miejsc pracy, obejmuje ich nowa odpowiedzialność wyciągnięcia nauki z doświadczenia kryzysu, aby w przyszłości być lepiej zorganizowanym i reprezentowanym. Jeśli chodzi o dokerów i marynarzy, którzy mogli stracić miejsca pracy, przekonany jestem, że ważne znaczenie ma utrzymywanie kontaktu ze związkiem, staranie się o dostęp do szkolenia lub przekwalifikowania i ponownego przystąpienia do branży by nie pozwolić aby nigdy w przyszłości taki kryzys nie podważał praw pracowniczych. Jeśli miałyby istnieć jedna nauka do wyciągnięcia z tego co zaszło, sprowadza się ona do tego, że związki stanowią absolutnie niezbędną część tkanki społecznej dla ochrony interesów pracowniczych.

”

Nie dajcie się „sprzedawać zbyt tanio”. Oznacza to zwiększenie siły związków w krajach zamieszkania, aby mogły one wywierać większe naciski na rządy i agencje załogowe, celem zagwarantowania możliwych do zaakceptowania warunków. Jeśli pozwolimy, aby obecny kryzys osłabił nasze interesy, odzyskanie utraconego gruntu może potrwać lata.

”

WYPADKI MORSKIE

**Marynarze
— miejcie świadomość!**

Jeśli Twój statek uczestniczy w wypadku morskim, wówczas bądź świadom, że istnieją międzynarodowe wytyczne gwarantujące sprawiedliwe traktowanie, gdy prowadzone jest dochodzenie i/lub gdy zatrzymany jesteś przez Państwo w wyniku wypadku.

Tymi wytycznymi są Wytyczne IMO/MOP ws. sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego.

Wytyczne wymagają sprawiedliwego traktowania marynarzy przez państwo portu lub wybrzeża, państwo bandery, przez państwo marynarza oraz przez armatorów.

Ważne jest abyście rozumieli Wasze prawa wynikające z tych wytycznych, aby w trakcie przesłuchania lub zatrzymania po wypadku morskim wiedzieć co robić i jak chronić własne interesy.

Jeśli jesteś przesłuchiwany w sprawie wypadku morskiego z udziałem Twojego statku:

- Jeśli uznasz to za konieczne, poproś o adwokata zanim odpowiesz na jakiegokolwiek pytanie, albo złożysz jakiegokolwiek oświadczenie wobec państwa portu, bandery lub państwa brzegowego, ponieważ mogą zostać użyte przeciwko Tobie w przyszłych karnych lub innych postępowaniach sądowych
- Skontaktuj się ze swoją firmą i/lub związkiem zawodowym celem uzyskania porady i pomocy
- Upewnij się, że w pełni rozumiesz wszystkie stawiane Ci pytania

■ Jeśli czegoś nie rozumiesz:

- poproś władze o wstrzymanie przesłuchania
- zwróć się o pomoc tłumacza, jeśli to konieczne

Ważne jest zagwarantowanie w pierwszej kolejności ochrony interesu własnego. Dlatego, kieruj się poradami, jakie otrzymasz od swej firmy, związku lub prawnika, a kiedy zalecą udzielenie informacji, bądź prawdomówny wobec śledczych.

*Chroń interesy własne po wypadku morskim!
Czytaj Wytyczne ws. Sprawiedliwego Traktowania!
Znaj swoje prawa!
W razie wątpliwości, proś o radę!*

Marynarze ITF

Twój port zawinięcia online

A photograph showing a worker from behind, wearing a yellow hard hat and a brown safety harness over a green long-sleeved shirt. The worker is standing on a metal platform or deck, looking out over a vast, choppy ocean. In the distance, a large, dark ship is visible on the horizon under a warm, orange-hued sky, suggesting a sunset or sunrise. A thick, coiled rope is visible in the foreground on the right.

中文版即将发行