



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 1 (63) STYCZEŃ-LUTY-MARZEC 2012

ISSN 1426-1006



Motto:

*”Morze, zapewne na skutek zawartej w nim soli nadaje szorstkość
zewnątrznej powłoce swych sług, lecz zachowuje słodczy ich ducha”*

Joseph Conrad

SPIS TREŚCI

Propozycja zmian w rozporządzeniu o kwalifikacjach morskich	3
Strefy wysokiego ryzyka na zachodnim wybrzeżu Afryki	5
Wypadek czy nie wypadek	6
Nowe sprawy roszczeniowe Marynarzy Kontraktowych	7
Trochę o naszym zdrowiu	8
Na tropie rajów podatkowych	9
Kobiety na morzu	9
ITF w sprawie kobiet na morzu ...	10, 11
Oczekiwania marynarzy z OMK to nasze zadania do realizacji	12
Chcesz otrzymać KARTĘ GROSİK?	13
WIADOMOŚCI	14, 15
Polski kapitan zagrożony karą więzienia	16
Protest przeciwko projektowi uznania płacenia okupu piratom za niezgodny z prawem	17
Wspomnienia z morza	18
Porady dla Marynarzy	19, 20
Humor na dobry dzień	21
Jaja(nie)Wielkanocne	22



Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

70-604 Szczecin, ul. Szarotki 8
tel. (91) 422-33-11
fax (91) 422-29-00
e-mail: szczecin@nms.org.pl
www.solidarnosc.nms.org.pl

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

Druk

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

Numer zamknięto 30 kwietnia 2012 roku

Zdjęcie na okładce - ze zbiorów H. Szmajdzińskiego

Od Redakcji

Zapraszamy do uważnego przeczytania najnowszego wydania Biuletynu Morskiego. Mamy nadzieję, że zawarte w nim informacje i porady okażą się pomocne w wykonywaniu tak trudnej i wymagającej pracy w zawodzie marynarza.

Polecamy artykuł dotyczący projektu Rozporządzenia w sprawie kwalifikacji morskich. Projekt Rozporządzenia otrzymała Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w ramach konsultacji społecznych. (str. 3 i 4)

Ponadto przekazujemy najnowsze informacje w sprawie ustanowienia przez Międzynarodowe Forum Negocjacyjne nowej strefy zagrożenia Atakami Pirackimi. Szczegóły na stronie 5.

Kolejny raz poświęciliśmy dużo uwagi sprawom roszczeniowym Marynarzy, zrzeszonych w strukturach Krajowej Sekcji Morskiej.

Na stronie 6 opisujemy kolejny przypadek odmowy wypłaty odszkodowania przez armatora Cyfadaco / PŻM dla poszkodowanego w wypadku marynarza.

W artykule zamieszczonym na stronie 7 opisujemy prowadzone i rozwiązywane wspólnymi siłami Organizacji Marynarzy Kontraktowych oraz Krajowej Sekcji Morskiej sprawy roszczeniowe członków OMK.

Zamieściliśmy również w tym wydaniu Biuletynu porady i informacje, dotyczące między innymi profilaktyki zdrowotnej (niezbędne szczepienia przed podróżą i pobytem za granicą (str.8).

Ponieważ mamy za sobą Święto Kobiet, kilka artykułów zadedykowaliśmy Paniom, które związały swoją karierę zawodową z morzem. Zapraszamy do lektury tekstów znajdujących się na stronach 10 i 11.

Polecamy również informację o programie Grosik. (str. 13) Możesz stać się posiadaczem karty, upoważniającej do wielu rabatów w punktach handlowych i usługowych w całej Polsce.

Chcielibyśmy także poprosić Państwa o współpracę i pomoc w kontynuacji rozpoczętego w niniejszym Biuletynie cyklu artykułów zatytułowanych „Wspomnienia z morza”. Podzielcie się z innymi Waszymi wspomnieniami zamkniętymi w pamięci kręgu rodzinnego, które z czasem ulegają zapomnieniu i pozwólcie uwiecznić je słowem drukowanym. Pozostanie na dłużej i ocaleje od zapomnienia (str. 18)

W bieżącym wydaniu Biuletynu znajdziecie Państwo również porady w zakresie podpisywania właściwych warunków zatrudnienia, przykłady zapytań o możliwość zatrudnienia oraz ważne informacje o tym, co robić w razie wypadku na statku (str.19-20)

Polecamy także dawkę humoru na dobry dzień (str. 21) i cykliczny felieton w formie listu do Bosia (str. 22)

Życzymy przyjemnej lektury

Redakcja Biuletynu Morskiego

WAŻNE

Informujemy, że z przyczyn organizacyjnych zostało zlikwidowane Biuro Terenowe KSMMiR NSZZ „S” w Świnoujściu, przy ul. Fińskiej 2

Wszelkie zapytania i informację prosimy kierować do siedziby głównej Krajowej Sekcji Morskiej w Szczecinie lub do swojego związku zawodowego w strukturze KSMMIR (dane adresowe – str.23)

Propozycja zmian w rozporządzeniu o kwalifikacjach morskich

Wraz z początkiem marca Krajowa Sekcja Morska otrzymała w ramach konsultacji społecznych, projekt nowego Rozporządzenia w s. kwalifikacji morskich. Na podstawie opinii nadesłanych z Organizacji Związkowych wchodzących w skład KSM jak i własnych wniosków opracowano uwagi do propozycji rządowej, które zamieszczamy poniżej. Na stronie internetowej KSM można pobrać projekt nowego rozporządzenia oraz uzasadnienie jakie otrzymaliśmy z Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi.

Dział I

Przepisy ogólne

§ 2.9

Ośrodki szkoleniowe – placówki kształcenia praktycznego, doksztalcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w Państwach Członkowskich UE lub państwach trzecich, uznane w drodze decyzji i audytowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z konwencją STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkoleń załóg statków morskich.

Uważamy, iż powyższy artykuł powinien być inaczej sformułowany lub ośrodki szkoleniowe z Państw Członkowskich UE i państw trzecich powinny być rozpisane w osobnym artykule.

Z obecnej postaci § 2.9 wynika, iż zagraniczne ośrodki szkoleniowe powinny być audytowane przez polskiego ministra i działać zgodnie z polską ustawą aby dokumenty przez nie wydane były rozpoznawane przez polską administrację morską nawet jeżeli są wydane zgodnie z konwencją STCW.

Wnioskujemy o wprowadzenie jasnych zapisów, na podstawie których, świadectwa wydane przez ośrodki szkoleniowe w innych krajach UE lub państwach trzecich będą uznawane przez polską administrację morską.

Dział II

Kwalifikacje oficerskie

Kurs obsługi i wykorzystania ECDIS

Sprzeciwiamy się wprowadzeniu wymogu posiadania kursu obsługi i wykorzystania ECDIS w celu uzyskania dyplomu oficera wachtowego, starszego oficera bądź kapitana. Są nam znane zmiany w Rozdziale V Konwencji SOLAS i wprowadzenie takiego obowiązku dla wszystkich oficerów uważamy za nieuzasadnione przynajmniej z poniższych względów:

1. Nie ma obowiązku wyposażania w ECDIS statków towarowych, będących obecnie w eksploatacji o tonażu mniejszym niż 10,000 GT.

2. Nie ma obowiązku wyposażania w ECDIS nowo budowanych statków towarowych o tonażu mniejszym niż 3,000 GT.
3. Wiele innych typów statków będzie miało obowiązek posiadania ECDIS dopiero w latach 2015 – 2018.
4. STCW wskazuje iż „Szkolenie i ocena wykorzystania ECDIS nie są wymagane od osób, które pełnią służbę wyłącznie na statkach nie wyposażonych w ECDIS.”

Naszym zdaniem zapis w § 64.2 „Na statkach wyposażonych w ECDIS kapitan i oficerowie w dziale pokładowym powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi ECDIS.” jest wystarczający.

Dodatkowo chcemy podkreślić, iż wprowadzenie takiego zapisu, w znacznej większości przeniesie na polskich oficerów wszystkie koszty związane z kursami i wyrabianiem nowych świadectw z zakresu ECDIS.

Kurs nautycznego dowodzenia statkiem

Sprzeciwiamy się wprowadzeniu wymogu posiadania kursu nautycznego dowodzenia statkiem w celu uzyskania dyplomu oficera wachtowego. Nasze stanowisko uzasadniamy poniżej:

1. Zgodnie z poprawkami do STCW z Manili nie ma obowiązku potwierdzania znajomości zasad nautycznego dowodzenia statkiem szkoleniem lub świadectwem. Znajomość powyższych zasad może być poświadczona przez jedno lub kilka następujących wymagań:
 - a) Poświadczony, odbyty szkolenie
 - b) Poświadczona praktyka morska
 - c) Poświadczony szkolenie na symulatorze
2. Poziom operacyjny jest uzależniony w podejmowaniu kluczowych decyzji od poziomu zarządzania i nie ma przesłanek aby wprowadzać takie wymagania dla młodszych oficerów.

Dział II

Kwalifikacja oficerskie

Rozdział 4 Dział maszynowy

Brakuje definicji „mocy maszyn głównych”

Brak definicji może doprowadzać do różnych interpretacji np. Czy oficer mechanik wachtowy posiadający uprawnienia starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW może zajmować stanowisko starszego oficera mechanika na statku handlowym na którym są dwa silniki główne z których każdy ma moc 1600 kW ?



Kurs dowodzenia siłownią okrętową

Sprzeciwiamy się wprowadzeniu wymogu posiadania kursu dowodzenia siłownią okrętową w celu uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego. Nasze stanowisko uzasadniamy poniżej:

1. Zgodnie z poprawkami do STCW z Manili nie ma obowiązku potwierdzania znajomości zasad dowodzenia siłownią okrętową szkoleniem lub świadectwem. Znajomość powyższych zasad może być poświadczona przez jedno lub kilka następujących wymagań:
 - a) Poświadczony, odbyty szkolenie
 - b) Poświadczona praktyka morska
 - c) Poświadczony szkolenie na symulatorze
2. Poziom operacyjny jest uzależniony w podejmowaniu kluczowych decyzji od poziomu zarządzania i nie ma przesłanek aby wprowadzać takie wymagania dla młodszych oficerów mechaników wachtowych.

Dział V

Obowiązkowe przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa

Świadectwo bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej jest przywołane dwa razy, tj.:

§ 61.3 Świadectwa przeszkoleń w zakresie ... bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej ... zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu przez ukończenie szkolenia uaktualniającego.

oraz

§ 61.9 Świadectwo przeszkolenia, o którym mowa w ust.6

...

Art.6 Wymogi określone w ust.2 pkt. 3

Ust.2 pkt. 3 bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna

... podlega odnowieniu pod warunkiem 12 miesięcznej praktyki

Czy to było zamiarem ustawodawcy czy też w ust. 9 miał się odnosić do innego szkolenia ?

Dział VI

Dokumenty kwalifikacyjne, sposób zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dyplomów kwalifikacyjnych.

Pomimo, iż w uzasadnieniu ustawodawca podał informację, że w dziale VI nie przewiduje się zmian, odnotowaliśmy kilka różnic w porównaniu z poprzednią wersją rozporządzenia. Jedną z propozycji zmian przyciągnęła naszą szczególną uwagę.

§ 74.2 Praktykę pływania na ruchomych platformach wiertniczych zalicza się w stosunku 2 miesiące pływania za 1 miesiąc wymaganej praktyki oraz w ilości nie większej niż ½ okresu praktyki wymaganej do danego dyplomu w dziale pokładowym.



Stanowczo sprzeciwiamy się wprowadzeniu zapisu „oraz w ilości nie większej niż ½ okresu praktyki wymaganej do danego dyplomu w dziale pokładowym”.

Praca w dziele pokładowym na platformach wiertniczych polega także na trzymaniu wachty nawigacyjnej przez 12 godzin na dobę. Zgodnie z zaleceniami IMO dotyczącymi szkoleń załóg pływających jednostek typu „offshore” do których zaliczają się także pływające platformy wiertnicze, załoga morska powinna być szkolona i dobierana zgodnie z rozdziałem I/1 STCW.

Jak sama nazwa wskazuje, jest to pływająca platforma, do której zgodnie z cyrkularzem IMO STCW.7/Circ.8 z 20 maja 1998 ma zastosowanie konwencja STCW.

Wprowadzając proponowane zmiany Polska odetnie wielu, bardzo wysoko wykwalifikowanych specjalistów od możliwości wykonywania pracy oraz będzie w sprzeczności z zaleceniami IMO.

Skutki wprowadzenia nowych regulacji.

Uważamy, iż wprowadzenie zmian dotyczących wymogu posiadania szkoleń z zakresu ECDIS, nautycznego dowodzenia statkiem oraz dowodzenia siłownią okrętową jako niezbędnych do wystawienia / odnowienia dyplomu oficerskiego będą miały negatywny wpływ na rynek pracy.

Znana jest wszystkim tendencja malejącej ilości marynarzy z działu pomocniczego pochodzenia europejskiego. Tę tendencję nie można zatrzymać od wielu lat i jedyną możliwością dla polskich marynarzy z działu pomocniczego jest podniesienie kwalifikacji na oficerskie.

Szkolenia, które powinny przejść marynarze kosztują kilkanaście tysięcy złotych i zmuszają do rozwiązania współpracy z armatorem bądź w najlepszym przypadku do przymusowego urlopu bezpłatnego na ponad pół roku. Wprowadzenie dodatkowych kursów których łączny koszt np. w dziale pokładowym jest bliski 5 tys. złotych spowoduje, iż wielu marynarzy nie będzie w stanie podnosić swoich kwalifikacji i mogą być skazani na dożywotnie bezrobocie w swojej specjalności.

Tymoteusz Listewnik

Strefy wysokiego ryzyka na zachodnim wybrzeżu Afryki

Rosnąca ilość ataków na statki handlowe i porwań wśród marynarzy przy Zachodniej Afryce spowodowała, iż Międzynarodowe Forum Negocjacyjne (IBF) składające się z ITF i Międzynarodowego Stowarzyszenia Pracodawców Morskich (IMEC), ustanowiło wody terytorialne Nigerii oraz Republiki Beninu jako Strefy Wysokiego Zagrożenia Atakami Pirackimi (Piracy High Risk Areas).

Powyższa decyzja oznacza, iż marynarze pracujący na statkach objętych układami zbiorowymi typu IBF, w powyższych rejonach otrzymają przywileje i ochronę takie jak w Zatoce Adeńskiej czy wodach rozciągających się 400 Nm na wschód Somalii tzn.:

- zwiększone środki bezpieczeństwa,
- muszą być poinformowani z wyprzedzeniem o zamiarze wejścia w powyższe strefy,
- prawo do odmowy pracy w tych strefach,
- podwojonej pensji podstawowej (basic) oraz podwojonych sum ubezpieczenia wypadkowego, za każdy dzień pobytu w powyższych strefach

IBF oświadczyło: „Rosnąca ilość ataków i przemocy względem zakładników, w szczególności na wodach i w portach Nigerii i Republiki Beninu, będących skutkiem działań uzbrojonych bandytów jest zatrważająca. Potrzeba właściwych rozwiązań w celu zapewnienia większego

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 żegludową 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.

bezpieczeństwa i gwarancji dla marynarzy pracujących na statkach objętych układami zbiorowymi typu IBF w powyższych rejonach stała się oczywista.”

Powyższe podano do wiadomości 23.03.2012.

Tymoteusz Listewnik



Wypadek czy nie wypadek - kolejna odmowa wypłaty odszkodowania za utratę zdrowia podczas pracy na statku Cyfadaco/PŻM

Pomimo, że zgodnie z układem zbiorowym IBF i ITF, za trwałą utratę zdrowia w wyniku wypadku podczas zatrudnienia należy się marynarzowi odszkodowanie Cyfadaco/PŻM kolejny raz próbuje „wymigać” się od tego obowiązku. Ten sam jak poprzednio dwuosobowy zespół powypadkowy – szef BHP i społeczny inspektor pracy w PŻM, po analizie zebranej dokumentacji wydał tym razem wspólną opinię: „magazynier Waldemar Z. nie uległ wypadkowi”.

Magazynier Waldemar Z. wieloletni stały pracownik PŻM, zatrudniony okresowo na statku przez Cyfadaco Shipmanagement Ltd zarejestrowanej na Cyprze korzystając z przerwy obiadowej udał się do swojej kabiny aby chwilę odpocząć. Praca magazyniera na statku w ciągłym hałasie i drganiach jest uciążliwa, ale Waldemar nigdy się na nią nie skarżył – jego pracowitość i zaangażowanie było doceniane w postaci wzorowych opinii z każdego statku. Pomimo, że nigdy nie miał problemów ze zdrowiem, po czterech godzinach pracy w tym dniu (w październiku 2010 roku) w kabinie poczuł, że coś niedobrego dzieje się z nim. Poczuł zawrót głowy, nagle stracił przytomność i ocknął się dopiero po kilkunastu godzinach. Z trudem zawałał o pomoc. Dopiero wtedy na statku jego przełożony i kapitan zainteresowali się co się z nim dzieje. Wcześniej nikt tego nie zrobił, pomimo faktu że nie stawiał się do pracy po przerwie obiadowej. Nie było go na kolacji oraz następnego dnia na śniadaniu. Objawy i konsultacje przez Medical Radio wskazywały, że Waldemar Z. dostał wylewu krwi do mózgu. Ta diagnoza została potwierdzona po przewiezieniu do szpitala. Niestety, pomimo ponad rocznej rehabilitacji stan zdrowia Waldemara Z. zgodnie z orzeczeniem lekarskim uniemożliwił mu powrót do pracy na morzu.

Kierownictwo Cyfadaco/PŻM i w/w zespół powypadkowy po analizie raportu kapitana, zeznań świadków i oświadczeń członków załogi statku doszli do wniosku, że udar mózgu jakiemu uległ Waldemar Z. na statku nie był spowodowany ciężkimi warunkami pracy. W związku z tym, nie uległ on wypadkowi przy pracy, a więc nie należy mu się żadne odszkodowanie. Przyjęcie przez Cyfadaco i PŻM takiego stanowiska skutkuje nie tylko nie wypłaceniem przez ubezpieczyciela odszkodowania za utratę zdrowia w wyniku wypadku ale również niższą wysokością renty z ZUS.

Zrozpaczona żona Waldemara Z. zwróciła się o pomoc do Przewodniczącego Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” przy PŻM Pawła Kowalskiego. Ten stanowczo odradzając zwrócenie się o pomoc do Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” lub

działającego przy niej Inspektora ITF poradził zwrócić się o pomoc do działu prawnego Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” Pomorza Zachodniego w Szczecinie. Prawnik Zarządu Regionu podobnie jak w przypadku bosmana Andrzeja P (sprawa opisywana przeze mnie w poprzednich wydaniach Biuletynu Morskiego) skierował wniosek przeciwko Cyfadaco/PŻM do Sądu Pracy w Szczecinie. Po ponad półrocznym rozpatrywaniu tego wniosku, Sąd podobnie jak w przypadku Andrzeja P. orzekł, że sprawa winna być rozpatrywana nie w Polsce ale przez sąd na Cyprze.

Dziwny układ Cyfadaco/PŻM/Komisja Zakładowa „S” w PŻM próbuje „zrobić Waldemara Z. w „balona” a mia- nowicie:

1. Społeczny Inspektor Pracy, Władysław W. który wystawił opinię, że wypadek nie jest wypadkiem przy pracy jest jednocześnie Wiceprzewodniczącym MK „S” przy PŻM czyli zastępcą Przewodniczącego Pawła Kowalskiego.
2. Przewodniczący MK „S” przy PŻM skierował Waldemara Z. (członka NSZZ „Solidarność” przy PŻM) do prawnika Zarządu Regionu „S” po to, aby tą opinię (swojego zastępcy) podważyć na drodze sądu w Polsce.
3. Cyfadaco i PŻM poprzez swoich prawników przesyłają do polskiego sądu wnioski i dokumenty aby sąd odrzucił sprawę jako właściwą do rozpatrywania przez sąd na Cyprze.
4. Poszkodowany marynarz i jego rodzina sama nie ma żadnej możliwości i szans na założenie sprawy na Cyprze a Cyfadaco/PŻM/MK „S” przy PŻM i Zarząd Regionu „S” umywają ręce.

Istnieje jednak Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” afiliowana w ITF. Po to powstała i afiliowała się w ITF aby pomagać poszkodowanym marynarzom również w takich przypadkach. Nie możemy jednak działać nie upoważnieni przez poszkodowanego lub wbrew jego woli – stąd naciski MK „S” przy PŻM na marynarzy aby unikali kontaktu z nami. Stąd też różne wspólne lub wzajemnie wspierające się działania przeciwko nam. Skuteczność Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i ITF w tych sprawach jest zagrożeniem dla dziwnych interesów (różnych powiązań i układów), które być może przedstawię w następnym wydaniu Biuletynu Morskiego wraz z informacją o dalszym przebiegu sprawy Waldemara Z.

Janusz Maciejewicz

Nowe sprawy roszczeniowe Marynarzy Kontraktowych

Od wydania ostatniego Biuletynu Morskiego pojawiło się kilka nowych spraw w Organizacji Marynarzy Kontraktowych, które są rozwiązywane wspólnymi siłami Krajowej Sekcji Morskiej i OMK. Poniżej zamieszczamy krótkie streszczenie.

Złamana noga podczas przekazywania obowiązków

Do wypadku doszło na statku bandery Bahama, angielskiego armatora, podczas przekazywania obowiązków w ECR. Jeden z marynarzy zażartował, drugi nie za bardzo zrozumiał żartu, a finałem była złamana noga. Marynarz z OMK po powrocie do domu nie chciał wracać do pracy u tego armatora ze względów osobistych i tym samym dał miesięczne wypowiedzenie. Armator jednak natychmiast po otrzymaniu wypowiedzenia od marynarza zaprzestał płacenia chorobowego. Ze względu na różnice zdań armatora i marynarza sprawa się rozwija.

Nie zwrócone koszty podróży

Członek OMK zgłosił, iż od blisko pół roku armator nie zwrócił marynarzowi kosztów związanych z powrotem do domu. Marynarz z nie swojej winy nie zdążył na samolot i musiał sam opłacić hotel i dalsze koszty transportu. Korespondencja pomiędzy pośrednikiem pracy, armatorem i marynarzem była bezowocna. Sprawę udało się wyjaśnić na linii związek zawodowy – pośrednik pracy, który zachował się w profesjonalnie i wypłacił następnego dnia, z własnych środków, zaległe koszty podróży na podstawie przedstawionych rachunków. Tym samym pośrednik pracy wziął na siebie dalsze wyjaśnianie sprawy u armatora.

Niewypłacone odszkodowanie

Statek bandery liberyjskiej, nie objęty układem zbiorowym ITF. Oficer wykonywał rutynowe zadania przy szalupach ratunkowych podczas których doszło do uszkodzenia ciała. Marynarz przeszedł operację przed powrotem do kraju. Wypłacono także zasiłek chorobowy jednak odmówiono wypłaty odszkodowania za 25% uszczerbek na zdrowiu ponieważ strona pracodawcy jest zdania, iż do wypadku przy pracy nie doszło, a zgodnie z warunkami zatrudnienia odszkodowanie przysługuje jedynie w przypadku gdy uszczerbek na zdrowiu jest spowodowany wypadkiem przy pracy.

Niewypłacone świadczenie chorobowe

Starszy oficer z OMK pracował na statku bandery panamskiej, nie objętym układem zbiorowym akceptowanym przez ITF. Armator holenderski korzystał z usług polskiego pośrednictwa pracy, które zamknęło swoje biura wkrótce po tym jak marynarz zamustrował na statek. Do wypadku doszło na dwa dni przed zjazdem ze statku w momencie jego sprzedaży. Armator jest na stanowisku, iż nic nie wiedział o wypadku, kapitan go nie poinformował, a pośrednik nie przekazał zwolnień lekarskich dostarczanych regularnie przez marynarza.

Dodatek za pracę w strefach pirackich „na słowo”.

Marynarz pracował na statku armatora niemieckiego, bandery liberyjskiej, nie objętym układem zbiorowym ITF. Na statku krążyła korespondencja dotycząca dodatku za pracę we wskazanych strefach zagrożonych atakami pirackimi. W pewnym momencie, po tym jak statek już wyszedł z tych stref, armator zaczął się wycofywać z tego co było w korespondencji, a warunki zatrudnienia nie określały żadnych dodatków.

Odmowa wydania zaświadczenia o pracy

Polska agencja pośrednictwa pracy, wysłała członka OMK do pracy na statku armatora zagranicznego. Marynarz zbliżając się do wieku emerytalnego zbierał zaświadczenia z biur pośrednictwa pracy, potwierdzające pracę na statkach, celem przedłożenia ich w ZUS. Pośrednik pracy odmówił wydania takiego zaświadczenia w związku z nie do końca wyjaśnionymi sprawami / dodatkowymi kosztami powstałymi podczas repatriacji marynarza kilka lat wcześniej. Zaświadczenie udało się uzyskać po oficjalnym wystąpieniu Związku do pośrednictwa pracy.

Interpretacja układu zbiorowego

Armator odmówił wypłaty wynagrodzenia za czas oczekiwania na zamustrowanie. W kontrakcie zapisano marynarzowi datę rozpoczęcia kontraktu ale dodano zapis, iż kontrakt może być rozpoczęty także od daty zamustrowania. Zamustrowanie odbyło się kilka dni później więc armator obstawiał drugą opcję. Ponieważ statek był objęty układem zbiorowym niemieckich związków zawodowych zwróciliśmy się z prośbą o jego interpretację. Po korzystnych dla marynarza wyjaśnieniach sprawa została pozytywnie zakończona.

Źle liczone nadgodziny

Sprawa dotyczy kilku marynarzy, którym były źle naliczane godziny pracy za mocowanie kontenerów. Statek był objęty układem zbiorowym niemieckich związków zawodowych lecz armator nie przestrzegał jego zapisów i liczył godziny pracy poświęcone na lashing tak samo jak zwykłe godziny pracy. Należy wspomnieć, iż umowa pomiędzy portem i związkami zawodowymi pozwalała na mocowanie kontenerów przez marynarzy na statkach o długości mniej niż 140m. Do tej pory udało się zakończyć sprawę tylko jednego marynarza. Odbyło się to w Rotterdamie z pomocą holenderskiego inspektora ITF. Sprawa pozostałych członków OMK jest w toku i ze względu na to, iż marynarze zjechali już ze statku jest ona trudniejsza.

Dodatkowo do OMK trafiło wiele zapytań dotyczących warunków pracy, zaopiniowania umów o pracę oraz układów zbiorowych na statkach tanich bander.

Tymoteusz Listewnik

Trochę o naszym zdrowiu

czyli szczepienia ochronne przed podróżą lub pobytem za granicą

Szczepienia są najlepszym sposobem ochrony przed szeregiem chorób rozpowszechnionych w krajach klimatu gorącego. Wiele chorób występujących również w klimacie umiarkowanym (np. w Polsce) występuje znacznie częściej w krajach rozwijających się i stanowi istotne zagrożenie zdrowia dla osób odwiedzających te rejony.

Kiedy należy rozpocząć szczepienia?

Aby mógł być określony optymalny okres szczepień należy zgłosić się w punkcie szczepień najlepiej 6 do 8 tygodni przed wyjazdem (minimum 4 tygodnie). Czas ten zapewnia maksymalnie szeroki stopień zabezpieczenia przed chorobami w przewidywanym rejonie pobytu. Należy posiadać przy sobie informację o przebytych wcześniej szczepieniach ochronnych.

O czym powinno się poinformować zlecającego szczepienia lekarza?

Niektóre choroby alergiczne i przewlekłe, stosowanie leków bywają przeciwwskazaniem do przeprowadzenia pełnego zakresu szczepień ochronnych.

Również ciąża ogranicza zastosowanie niektórych szczepionek. Przed poddaniem się szczepieniu należy wyraźnie poinformować lekarza o tych faktach, aby mógł on wybrać optymalne szczepienia dostosowane do potrzeb indywidualnych.

Obowiązkowe szczepienia w międzynarodowym ruchu turystycznym.

Obecnie, według tych przepisów, jedynie szczepienie przeciwko żółtej gorączce jest uznawane za obowiązkowe, tym niemniej w niektórych krajach można spotkać się z żądaniem przedstawienia świadectwa przeciwko innym chorobom (zakażenia meningokokowe). Fakt poddania się szczepieniu obowiązkowemu musi być zapisany w międzynarodowym świadectwie szczepień („żółta książeczka”), podpisany i uwierzytelniony przez uprawnionego lekarza. Brak świadectwa szczepień może narazić Cię na kłopoty przy wjeździe do niektórych krajów (konieczność szczepienia na przejściu granicznym, zatrzymanie, żądanie łapówki).

Żółta gorączka – jest chorobą wirusową, często o śmiertelnym przebiegu, przenoszona przez komary. Występuje w północnej części Ameryki Południowej i w Afryce. Niektóre kraje wymagają szczepienia przeciwko żółtej gorączce od wszystkich podróżnych wjeżdżających na ich terytorium. Wiele krajów wymaga go tylko od przyjeżdżających z krajów, w których żółta gorączka występuje endemicznie. Szczepienie jest bardzo dobrze tolerowane i daje doskonałą, utrzymującą się co najmniej 10 lat odporność. Szczepienie przeciwko żółtej gorączce jest wskazane na całym obszarze występowania tej choroby, również jeśli nie jest tam obowiązkowe. Szczepienie jest ważne 10 lat, skuteczne po 10 dniach po pierwszym szczepieniu, a natychmiast po powtórnym szczepieniu.

Tężec – tężec to ostra choroba zakaźna, o ciężkim, często śmiertelnym rokowaniu. Do zakażenia może dojść po zainfekowaniu rany, nawet drobnego otarcia naskórka.

Błonica – ostra choroba zakaźna wywołana przez maczugowca błonicy. Główne objawy: gorączka, wymioty, ból gardła, trudności w połykaniu.

Szczepienie lub dawka przypominająca szczepienia ochronnego raz na 10 lat przeciwko tym chorobom są bardzo zalecane podróżnym w każdym wieku.

Wirusowe zapalenie wątroby typu A – osoby podróżujące do tropiku bardzo często skarżą się tam na problemy żołądkowo – jelitowe i zapadają na zapalenie wątroby. W większości przypadków chodzi tu raczej o łagodne zapalenie wątroby typu A (żółtaczka pokarmowa, wirusowe zapalenie wątroby). Do dyspozycji jest szczepionka, która wobec znacznego ryzyka zarażenia jest zalecana wszystkim podróżującym do krajów rozwijających się.

Wirusowe zapalenie wątroby typu B – jest z reguły przenoszony przez krew (transfuzje, narzędzia chirurgiczne, igły do strzykawek, tatuowanie i akupunktura), również kontakty seksualne. Szczepienie przeciwko wirusowemu zapaleniu wątroby typu B jest wskazane u osób z ryzykiem takiego narażenia lub u osób planujących pobyt w którymś z rozwijających się krajów.

Dur brzuszny – jest ciężką, gorączkową chorobą zakaźną rozpowszechnioną we wszystkich krajach klimatu gorącego. Szczepienie jest celowe u wszystkich podróżujących, którzy odwiedzają kraje wysokiego ryzyka narażenia lub gdzie odżywiają się w niekorzystnych warunkach higienicznych, przechodzą operacje na jamie brzusznej lub muszą przyjmować leki przeciw nadkwasocie żołądka.

Meningokokowe zapalenie opon mózgowych – szczepienie wchodzi w rachubę u osób, które dłużej zatrzymują się w zakażonych regionach Afryki, Azji lub Ameryki Południowej.

Gruźlica – jest chorobą szeroko rozpowszechnioną w krajach rozwijających się. Wskazane jest wykonanie próby tuberkulinowej u osób przebywających tam przez dłuższy okres czasu, mającym częsty kontakt z miejscową ludnością.

Malaria – brak szczepionki, choroba przenoszona jest przez komary. Jedną z najważniejszych chorób, o których warto zasięgnąć informacji przed podróżą do regionów gdzie występuje ona endemicznie. Każdego roku ok. 2 mln osób umiera z powodu tej choroby. W przypadku wystąpienia po powrocie do kraju objawów grypopodobnych (temperatura, bóle mięśniowe, dreszcze) należy natychmiast udać się do lekarza informując go o pobycie w kraju wysokiego ryzyka występowania tej choroby.

Opracowano na podstawie materiałów Wojewódzkiej Stacji Sanitarno Epidemiologicznej w Krakowie.

Tymoteusz Listewnik

Na tropie rajów podatkowych, resort finansów w poszukiwaniu miecza Damoklesa

Ministerstwo Finansów planuje w najbliższym czasie wprowadzić do umów międzynarodowych klauzulę, która pozwoli na uzyskiwanie dotąd tajnych informacji o dochodach Polaków za granicą oraz o zagranicznych rachunkach bankowych. Planowane zmiany dotyczyłyby również umów z rajami podatkowymi. Resort Finansów podjął już działania, by renegocjować umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania z: Norwegią, Koreą Płd., Stanami Zjednoczonymi, Holandią, Kanadą, Islandią, Belgią - poinformował wiceminister finansów Maciej Grabowski. Wiceminister stwierdził, że celem renegocjowania umów jest m.in. wprowadzenie do tych umów pełnej klauzuli wymiany informacji podatkowej. Taka klauzula została już wprowadzona np. do wynegocjowanego niedawno protokołu, czyli aneksu do polsko-cypryjskiej umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania.

Klauzula, oparta na art. 26 Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku jest efektywnym narzędziem uzyskiwania informacji o dochodach polskich rezydentów uzyskanych za granicą oraz o kwotach przechowywanych na rachunkach bankowych. Resort planuje, że docelowo pełna klauzula wymiany informacji

podatkowej znajdzie się we wszystkich umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania. Ministerstwo Finansów mocno zaangażowało się w prace zmierzające do zawarcia umów o wymianie informacji podatkowych z krajami, które stosują szkodliwe praktyki podatkowe i oferują podatnikom pełną tajemnicę bankową - poinformował Grabowski. Umowy o wymianie informacji podatkowych zostaną w najbliższym czasie zawarte z takimi krajami jak: Monako, Gibraltar, Kajmany, San Marino, Andora, Wyspy Dziewicze, Bermudy, Liberia, Turks & Caicos Islands, Montserrat, Anquilla, Dominika, Grenada, Belize. 27 listopada 2011 r. weszła już w życie umowa z wyspą Man, 2 grudnia 2011 r. została podpisana umowa z Jersey, a 6 grudnia 2011 r. z Guernsey.

(www.rp.pl)



Kobiety na morzu nie mają czasu na makijaż 😊



Dla morza zgodziły się na wielomiesięczne rozłąki z rodzinami, narzeczonymi.

Zdarza się, że przez kilka miesięcy jesteśmy same między facetami - opowiadają odwiedzające Biuro Organizacji Marynarzy Kontraktowych kobiety pracujące na morzu.

Różni kobiety staż pracy, stanowisko, łączy pasja.

„Jak wypłynęłam w pierwszy rejs, najbardziej bałam się konfrontacji z facetami na burcie w zdominowanym przez mężczyzn zawodzie a nie morza i obowiązków” mówi Ania z dwuletnim stażem pracy jako oficer wachtowy.

Z czasem zdała sobie sprawę, że obecność kobiety na burcie zawsze wzbudza emocje.

Zdarzają się dwuznaczne propozycje, ale nie jest to częste zjawisko. Nie bez znaczenia jest fakt, gdy przez 4 miesiące na jednym statku przebywa 15 facetów i jedna „ona”. Ale wystarczy stanowcze NIE i nie ma problemów.

Beata wróciła z rejsu opalona i pełna entuzjazmu. Opowiada że nie ma szans u kolejnego armatora na awans. Ciągle musi udowadniać, że jest tak samo dobra jak jej koledzy, a nic z tego nie wynika. Nadal O/S. Beata nie poddaje się, jedzie w morze za 2 m-ce i będzie pracować dla innego pracodawcy, może wreszcie docenią, że jest tak samo dobra jak koledzy.

Praca na morzu to jej pasja życiowa, zaszczipiona przez dziadka kapitana. Opowieści przy rodzinnym stole o podróżach, kolorystyce ludzi na burcie, zawsze budziły w niej tęsknotę za nieznanym.

Czy myśli o założeniu rodziny? Jeszcze nie, za mało widziała, za mało doświadczyła. Może spotka tego jedynego na burcie jakiegoś statku, i razem będą mogli pracować i podróżować. To byłoby coś.

Śluchała: Bożena Szmajdzińska

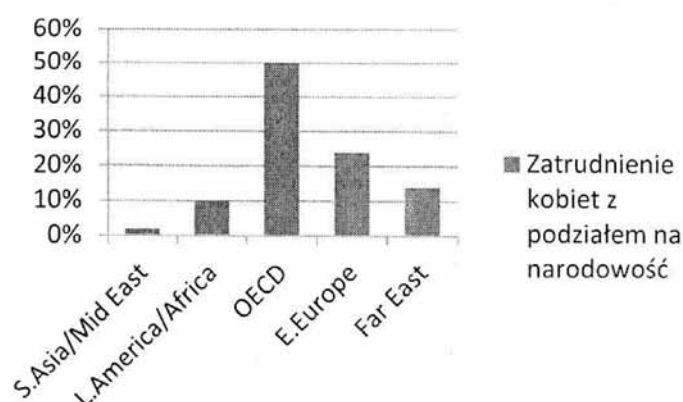
Dobra wiadomość: więcej miejsc pracy na morzu dla kobiet.

Zła wiadomość: Grozi im dyskryminacja.

Kobiety znajdują coraz więcej miejsc pracy na statkach wycieczkowych, ale są one zatrudniane na stanowiskach bardzo nisko opłacanych. Szybki rozwój floty wycieczkowej na świecie powoduje popyt na wyszkoloną kadrę Marynarzy. Przedsiębiorstwa żeglugowe dostrzegły kobiety jako dobrze wykształconą i przygotowaną do pracy na morzu kadrę pracowniczą. Dodatkowym argumentem, powodującym zatrudnianie coraz większej ilości kobiet przez armatorów były obawy o molestowanie seksualne, które występowało przy zatrudnianiu małej ilości kobiet na statkach. Dlatego wdrożono politykę równowagi płci zatrudnianych załóg. Badania przeprowadzone przez dr Minghua Zhao, z Centrum Badawczego na Uniwersytecie w Cardiff, na podstawie ankiety przeprowadzonej wśród załóg ponad 60 statków wycieczkowych wykazały, że kobiety stanowią obecnie około 20 procent siły pracowniczej na statkach, co odpowiada około 15.000 zatrudnionych kobiet. Na statku następuje segregacja zatrudnienia ze względu na miejsce wykonywania pracy mówi Pani Zhao, ”Kobiety zatrudniane są w dziale hotelowym, gastronomii i innych «nie technicznych» sektorach statku.

Podział na narodowość jest kolejnym głównym czynnikiem przy zatrudnianiu kobiet na statkach. Kobiety z krajów zachodnich i rozwiniętych mają znacznie większe szanse znaleźć zatrudnienie na stanowiskach na poziomie zarządzania lub na stanowiskach administracyjnych. Są one również zatrudniane jako kosmetyczki, pielęgniarki i recepcjonistki na statku. Trochę statystyki: ponad 50% kobiet z krajów rozwiniętych pracuje na morzu, drugą połowę stanowią kobiety rekrutowane z Europy Wschodniej, Azji, Ameryki Łacińskiej Kobiety z krajów azjatyckich i mniej rozwiniętych są niemal w całości zatrudniane w dziale hotelowym na stanowiskach pomocniczych w gastronomii i jako personel pokładowy. Segregacja jest również zauważana przy wynagradzaniu. Kobiety z Europy Zachodniej prawie zawsze zarabiają więcej niż kobiety z krajów słabiej rozwiniętych, nawet jeżeli wykonują to samo zadanie. „Poziom płac znacznie się różni. Wynagrodzenie waha się od US \$ 270 do US \$ 2,400 miesięcznie na stanowiskach takich samych lub podobnych”, mówi Pani Zhao. „Istnieje wiele zmiennych. Ale narodowość kobiety marynarza jest jednym z najważniejszych czynników. Na przykład kelnerki z Anglii, Francji i Niemiec są wynagradzane ponad dwukrotnie więcej niż ich koleżanki z Indonezji, Tajlandii i z Filipin na największym rynku armatorskim

Zatrudnienie kobiet na morzu z podziałem na narodowość



statków wycieczkowych na świecie. Podobne wzory można znaleźć w statkach pływających w rejonie Azji i Pacyfiku „Jaki jest klucz wybierania zawodu marynarza przez kobiety z europejskich krajów? Często jest to motywacja” będą wyjścia w morze , by spotkać ludzi z różnych kultur» lub «zobaczyć świat”. To są główne argumenty ich motywacji w wyborze zawodu, wymiar finansowy nie jest najważniejszy. Wiele z tych kobiet zostało wychowanych w obszarach portowych, ich rodzinne korzenie często są związane z morzem, mają przyjaciół, którzy mają doświadczenie w pracy na morzu i posiadają doświadczenie gastronomiczne. Nie planują zatrzymać się w pracy na morzu przez ponad rok lub dwa. Po roku lub dwóch wracają na ląd do znanych miejsc pracy w hotelach, gastronomii. Innym kluczem w wyborze zawodu marynarza kierują się kobiety z Azji. Azjatyckie kobiety marynarze są mężatkami z dziećmi i mają wykształcenie morskie. Podobnie jak kobiety z zachodu, większość z tych kobiet będzie miała historię zatrudnienia w hotelach lub restauracjach. Jednak w odróżnieniu od zachodnich kobiet, motywacja dotycząca wyjścia w morze będzie miała wymiar finansowy. Mają nadzieję, że pozostaną dłużej na pokładzie statku. Długość przebywania na burcie w dużej mierze zależy od ich potrzeb finansowych. Podobnie jak ich koledzy, kobiety na statkach wycieczkowych będą pracować długie godziny, siedem dni w tygodniu. W tym względzie na pewno nie występuje segregacja ze względu na płeć.

Opracowała: Bożena Szmajdzińska(www.itf)

ITF w sprawie kobiet na morzu

Pracujące kobiety na morzu to wciąż zjawisko niezbyt często spotykane. Dzięki staraniom związków zawodowych afiliowanych w ITF, coraz więcej kobiet wygrywa konfrontację z uprzedzeniami i staje się cenionymi pracownikami na burcie statków. Dlaczego zatrudnianie kobiet na morzu jest tak dużym problemem? Kobiety stanowią jedynie około 2 % zatrudnionych pracowników na statkach. Kobiety marynarze pracują głównie w sektorze wycieczkowym i są zatrudniane również na promach. Są również zatrudniane na statkach tzw. tanich bander (FOC). Znajdują się więc wśród grupy najgorzej opłacanych i najmniej chronionych pracowników.

Niewielka liczba zatrudnianych kobiet oznacza, że kobiety mogą podlegać dyskryminacji i molestowaniu. Związki zawodowe afiliowane w ITF są świadome tych zagrożeń i dążą do ochrony interesów pracowniczych kobiet na morzu, których jest około 23000. Jakim rodzajom dyskryminacji podlegają kobiety marynarze? Kobiety mogą być dyskryminowane poprzez selekcję zatrudnienia z uwagi na płeć. W niektórych krajach uczelnie morskie oraz inne instytucje pośredniczące w zatrudnianiu Marynarzy nie mogą werbować kobiet do zawodu marynarza. Gdy kobieta już znajdzie zatrudnienie po wielu trudach, jest narażona na otrzymanie niższego wynagrodzenia, pomimo wykonywania takiej samej pracy jak jej koledzy na burcie.

Kobiety mogą być także pozbawione usług i sprzętu dostępnego dla pracowników płci męskiej, co też stanowi formę dyskryminacji. Są to obszary, które wzbudzają obawy ITF. Kobiety wykonujące pracę na morzu mogą mieć również do czynienia z molestowaniem seksualnym.

Poniżej opiszemy kwestię macierzyństwa oraz podejście pracodawcy do tej sprawy.

Prawa kobiety w tej materii będą się różnić w zależności od miejsca pracy. Jeżeli kobieta pracuje na statku pod narodową banderą, zostanie objęta ustawodawstwem tego kraju. Jeżeli kobieta pracuje na statku tzw. „wygodnej” bandery, nie może liczyć na jakiegokolwiek prawa i przysługującą

ochronę z tytułu macierzyństwa. Dopiero zawieranie przez ITF układów zbiorowych z armatorem statków „taniej” bandery, dają gwarancję ochrony praw kobiet, między innymi poprzez następujące zapisy

- Kobieta musi być repatriowana na koszt firmy
- Powinna otrzymać pełne dwa miesiące wynagrodzenia
- Czas repatriacji może się różnić w zależności od miejsca pracy i zaawansowania ciąży
- Ciąża nigdy nie powinna być traktowana jako wykroczenie dyscyplinarne
- Polecenie wykonania testu ciążowego może naruszać Konwencję 183 Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO)

ITF swoje działania chroniące kobiety kieruje do pracodawców, do Międzynarodowej Organizacji Pracy, skupiając się na działaniach mających na celu następujące zagadnienia, które zostały zidentyfikowane jako niezwykle ważne dla kobiet Marynarzy, t. j:

- Zmniejszenie stereotypów zatrudniania dotyczących różnicy płci
- Zapewnienie równości w korzystaniu ze świadczeń sanitarnych na statkach
- Dostęp do poufnych porad medycznych i środków antykoncepcyjnych
- Konsekwencja w polepszaniu sytuacji dot. zasiłku macierzyńskiego i praw kobiet w ciąży
- Rozwój polityki rozwiązywania problemu molestowania seksualnego poprzez szkolenie i edukację

Sieć ITF w postaci 140 inspektorów na całym świecie jest dostępna dla wszystkich Marynarzy, którzy potrzebują pomocy, tak samo dla kobiet jak i dla mężczyzn.

Inspektorzy ITF są szkoleni, aby być wrażliwym na kwestię równości płci.

Wykaz wszystkich Inspektorów ITF dostępny jest na stronie:

<http://www.itfglobal.org/seafarers/msg-contacts.cfm>

Opracowano na podst. www.itfglobal b.s.)

Uważaj na nielegalne Agencje Pośrednictwa Pracy

W związku z pojawiającymi się coraz częściej informacjami o działalności nielegalnych Agencji Pośrednictwa Pracy dla Marynarzy, apelujemy o dokładne sprawdzenie pośrednika. Agencja Pośrednictwa Pracy powinna posiadać Certyfikat, wydany przez Krajowy Rejestr Agencji Zatrudnienia.

Wykaz Agencji Zatrudnienia posiadających niezbędne uprawnienia do pośredniczenia w zatrudnianiu Maryna-

rzy jest dostępny na stronie internetowej www.kraz.praca.gov.pl oraz w każdym Wojewódzkim Urzędzie Pracy. Informację można uzyskać telefonicznie lub pisemnie. Jeżeli są jakiegokolwiek wątpliwości, dotyczące Agencji, możesz również zwrócić się do swojego związku zawodowego w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, którego jesteś członkiem.

(b.s.)

Oczekiwania marynarzy z OMK to nasze zadania do realizacji

OMK NSZZ Solidarność przeprowadziła ankietę wśród członków Związku w celu rozpoznania oczekiwań związanych z działalnością i rozwojem OMK. Nie wszystkie oczekiwania mogą być spełnione dlatego, iż nie są związane z profilem działalności Związku. Wiele oczekiwań jest związanych z działalnością na arenie europejskiej czyli w grę wchodzi ETF (Europejska Federacja Transportowców). Tutaj, na szczęście możemy oczekiwać pomocy z Krajowej Sekcji Morskiej, jednego z założycieli ETF. Spośród mniejszych spraw, większość może zostać spełnionych w najbliższych miesiącach. Informacje o postępach będą zamieszczane stronie internetowej www.omk.org.pl

Poniżej przedstawiamy przeanalizowane i pogrupowane odpowiedzi na wybrane pytania z naszej ankiety.

➤ **Czy Związek powinien ingerować w sprawy podatkowe dla marynarzy ?**

88% TAK, 12% NIE

➤ **Jakich działań oczekujesz od swojego Związku Zawodowego w najbliższych latach ? (najpopularniejsze odpowiedzi).**

- zagwarantowania miejsc pracy w UE
- zrównania płac polskich marynarzy do poziomu płac marynarzy z UE
- profesjonalnej, szybkiej i skutecznej pomocy prawnej,
- zajęcia się podatkami dla marynarzy (aby nie było gorzej lub metody 183 dni),
- większej integracji w Związku / poznania się w OMK / wyjścia do ludzi

➤ **Co Twoim zdaniem mogłoby wpłynąć na podniesienie atrakcyjności OMK NSZZ Solidarność jako Związku Zawodowego ? (najpopularniejsze odpowiedzi).**

- opisywanie działań Związku,
- pomocy w szukaniu pracy
- dobra strona internetowa
- efektywna działalność
- spotkania z ludźmi
- edukacja członków Związku

➤ **Jakie informacje Twoim zdaniem powinny być zamieszczone w strefie członków związku na www.omk.org.pl ?**

- baza dokumentów związanych z pracą na morzu,
- kontakty do inspektorów ITF,
- dużo informacji związanych z ofertami pracy,
- porady prawno – podatkowe,
- sprawy związane z obecnie prowadzonymi sprawami roszczeniowymi.

➤ **Jak oceniasz inicjatywę OMK dotyczącą utworzenia bezpłatnego portalu pracy www.Sea4You.pl?**

92% dobrze, 2% źle, 5% nie wiem.

➤ **Z jakiego kraju pochodzi Twój armator ?**

5 odpowiedzi według ilości oddanych głosów: Niemcy, UK, Norwegia, Dania, Holandia.

➤ **Jaką banderę podnosi Twój statek ?**

5 odpowiedzi według ilości oddanych głosów: UK, Bahama, Liberia, Antigua & Barbuda, Cypr.

Nie wykluczamy powtórzenia ankiety gdy zbierzemy więcej informacji związanych z oczekiwaniami marynarzy należących do OMK lub gdy trzeba będzie podjąć kluczowe decyzje.

Tymoteusz Listewnik

Włącz się do akcji charytatywnej

W związku z podjętą przez Organizację Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” inicjatywą pomocy dla najbardziej potrzebujących, zwracamy się z prośbą do członków i sympatyków Organizacji zrzeszonych w Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków o przekazywanie używanych, ale w dobrym stanie zabawek dziecięcych, książek oraz odzieży dziecięcej i młodzieżowej (od 0 do 18 lat) .

Mile widziane byłyby również używane, starszej generacji komputery wraz z monitorami oraz sprzęt grający niezbędny do prowadzenia zajęć dydaktycznych. Wspomniana pomoc będzie przekazywana Zespołowi Szkół Specjalnych numer 10 w Szczecinie oraz Stowarzyszeniu



PROMYK w Szczytnie, które opiekuje się dziećmi z niepełnosprawnością ruchową i intelektualną, oraz potrzebującym rodzinom członków naszego związku.

Kontakt do koordynatora akcji Bożeny Szmajdzińskiej Tel: 91/4223311. W imieniu już obdarowanych serdecznie dziękujemy i bardzo prosimy o dalsze wsparcie

(b.s.)

Chcesz otrzymać KARTĘ GROSİK?

Zobacz jakie to proste!

Program GROSİK polega na przekazaniu członkom związku NSZZ Solidarność Kart Grosik, umożliwiając im w ten sposób dokonywania zakupów z rabatem w placówkach handlowych, usługowych w całej Polsce, które przystąpiły do programu.

☑ Aby otrzymać Kartę Grosik wystarczy: być marynarzem zrzeszonym w związku zawodowym w strukturze KSMMiR NSZZ „Solidarność” afiliowanej w ITF i ETF

- ☑ zapoznać się z regulaminem Programu Grosik www.solkarta.pl
- ☑ wypełnić i podpisać OŚWIADCZENIE o przystąpieniu do Programu Grosik(do pobrania ze strony internetowej www.solkarta.pl
- ☑ przekazać OŚWIADCZENIE swojej Organizacji związkowej (osobiście, listem, lub zeskanowane e-mailem)
- ☑ Karty Grosik zostaną wysłane na wskazany w oświadczeniu adres

OMK podpisała kolejne umowy z partnerami programu GROSİK

Informujemy, iż OMK doprowadziła do podpisania kolejnych umów partnerskich w programie Grosik. Każdy marynarz, posiadający kartę członkowską może korzystać z wynegocjowanych rabatów.

Ośrodek wczasowy HALNY

Usytuowany jest 798 m n.p.m. u podnóża najwyższego szczytu Karkonoszy – Śnieżki, z doskonałym widokiem na Śnieżkę, Kopę, pasmo Karkonoszy, panoramę Karpacza oraz Kotliny jeleniogórskiej.

Od Halnego do wyciągi na Kopę jest 400 m

Więcej informacji na www.halny.wkarpaczu.pl

Posiadacze karty Grosik mogą liczyć na rabat w wysokości 5% na wszystkie zakupione usługi.

Salon Firmowy BT STYL

Różnego rodzaju okna, w tym wysokiej jakości okna drewniane Urzędowskiego.

Posiadacze karty Grosik mogą liczyć na 8% rabatu na zakupione towary i usługi.

Kontakt: Ul. Szarotki 8, 71-604 Szczecin, Tel. 91 454 09 99 oraz 791 370 361

e-mail: urzedowski1@neostrada.pl

Squash Zone Club w Szczecinie

- profesjonalizm i miła atmosfera
- sauna, pokój relaksu, cafe i biozone
- miejsca do rozgrzewki i stretchingu
- bezpłatny WIFI zone, TV
- Wypożyczalnia sprzętu do gry

Więcej informacji na <http://squashzoneclub.pl>

Posiadacze karty Grosik mogą liczyć na 5% rabatu na zakupione towary i usługi.

Oferta firmy Berlinia.net jest następująca (ceny brutto):

Przejazd indywidualny do 3 osób na trasie Szczecin - Berlin lub Berlin - Szczecin 350,00 zł

Przejazd indywidualny do 8 osób na trasie Szczecin - Berlin lub Berlin - Szczecin 420,00 zł

Przejazd w dwie strony spod przystanku wyznaczonego przez nas (Biuro Berlinia.net, Dworzec PKP lub Biuro LOT) 105,00 zł w dwie i 70,00 zł w jedną stronę

Przejazd spod adresu wskazanego przez Pasażera od 80,00 zł w jedną stronę. Cena zależy od adresu i ilości osób.

Posiadaczom karty GROSİK przysługuje rabat w wysokości 20% od powyżej podanych cen po okazaniu karty.

<http://www.berlinia.net>

Przewozy międzynarodowe FOLLOW ME INTERGLOBUS TOUR

Przejazdy na lotniska do Berlina, przejazdy międzynarodowe, wynajem autobusów i busów.

Posiadacze karty Grosik mogą liczyć na rabat w wysokości 15% www.interglobus.pl



WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI - WIADOMOŚCI



Z sieci

Eksploracja tankowca na zachodnim wybrzeżu Korei Południowej zabiła pięciu Marynarzy. Sześciu członków załogi pozostaje nadal zaginionych. Władze nie podejrzewają udziału Korei Południowej.

Eksploracja miała miejsce kilka mil od Wybrzeża Incheonu. Udało się uratować pięciu członków załogi. Właściciele jednostki powiedzieli wczoraj, że do wybuchu doszło, kiedy gaz był osuszany w zbiorniku oleju. Statek zazwyczaj transportuje olej napędowy, ale tym razem przewoził benzynę. Badamy teraz, czy ten fakt miał jakiś związek z wypadkiem” – oznajmił przedstawiciel firmy, do której należał tankowiec. Zanim statek opuścił port w Incheonie, załadowane na niego zostało 6,5 tys. ton benzyny. Na pokładzie znajdowało się jedenastu południowokoreańskich oraz pięciu birmańskich Marynarzy.

Wypadek miał miejsce z dala od morskiej granicy z Koreą Północną.

(<http://www.polska-azja.pl> 16-01-2012)



źródło; fot.: <http://latimesblogs.latimes.com>.

Przeczytane



Jak odholować zepsutą platformę wiertniczą?

Na całym świecie działa obecnie ok. 2800 platform wiertniczych. Często z powodu pożarów, tsunami, sztormów czy huraganów dochodzi do ich awarii na pełnym morzu.

Aby wydobyć zatopione kolosy, nurkowie musieli do tej pory rozcinać platformy na części, które były później wyciągane przez specjalne dźwigi. Była to niebezpieczna i kosztowna praca, która mogła trwać miesiącami. Dzisiaj maszyna VB 10 000 załatwia to zadanie w Zatoce Meksykańskiej w ciągu kilku godzin. Konstrukcja przypominająca katamaran, jest prawie dwukrotnie większa od paryskiego Łuku Triumfalnego i składa się z pomysłowego stelażu ze stalowych rur o grubości 1,5 metra.. Obie barki, na których umieszczony jest system dźwigowy, dysponują czterema silnikami o mocy 1000 KM każdy, aby bezpiecznie wprowadzić do portu ciężki ładunek

(Świat Wiedzy 3/2012)\



Zdjęcie; Świat Wiedzy 3/2012

Jeszcze 10 lat temu na przystaniach rybackich w Gdańsku Górkach Zachodnich i w Górkach Wschodnich bazowały 22 kutry. Dzisiaj pozostało ich pięć.

W porcie gdyńskim cumowało prawie 30 kutrów, teraz nie ma tam żadnego. Wbrew obietnicom polskich i unijnych polityków, rybakom nie żyje się lepiej, a wielu z nich żałuje, że nie pozbyli się kutrów w zamian za odszkodowania unijne.

- Z limitów połowowych, jakie nam przyznano na ten rok, nie da się wyżyć, bo są one głodowe - twierdzi Grzegorz Kuling z Sekcji Zrzeszenia Rybaków Morskich w Gdańsku_Górkach_Zachodnich: - Na kuter o długości do 20 metrów przypada rocznie 60 ton dorszy i 120 ton śledzi. Dla porównania - armatorzy łodzi rybackich

o długości do 12 metrów otrzymali kwoty po 45 ton dorazy, a koszty utrzymania kutra i połowów nim są nieporównywalnie większe. Za kilogram oleju napędowego płacimy ponad 3 złote. Przejście na łowisko i powrót z niego trwa kilkanaście godzin, zatem przeciętnie trzeba spalić prawie pół tony paliwa. Tymczasem zdarza się nierzadko, że do portu przywozimy po kilka skrzynek ryb.

(Dziennik Bałtycki 16-03-2012)



Zdjęcie: www.dziennikbaltycki

Sprawdzają się prognozy przewidujące spadek przeładunków ropy tranzytowej z kierunku wschodniego w porcie gdańskim.

Oznacza to, że w tym roku należy spodziewać się również spadku obrotów całego portu, bo ropa i jej produkty były dotąd największą grupą towarową obsługiwaną przy jego nabrzeżach. W Gdańsku nie da się więc powtórzyć rekordowego wyniku z roku 2010, gdy w sumie załadowano i wyładowano ze statków 26,7 mln ton towarów, z czego ponad 14,4 mln ton stanowiły paliwa płynne.

(Dziennik Bałtycki 03-2012)



Usłyszane

Marynarze z okrętu ORP „Błyskawica”, zacumowanego w Gdyni, uratowali mężczyznę, który nad ranem wpadł do Zatoki Gdańskiej i zaczął tonąć.

Tuż przed godz. 4 nad ranem marynarz pełniący na ORP „Błyskawica” nocną wachtę zauważył, jak młody mężczyzna z niewiadomej przyczyny wpada do wody pomiędzy nabrzeżem, a burtą okrętu cumującego na stałe w Basenie

Prezydenta przy Skwerze Kościuszki w Gdyni. - Marynarz natychmiast ogłosił alarm „człowiek za burtą”, wybiegł na nabrzeże do miejsca, w którym mężczyzna wpadł do wody i podał mu bosak, dzięki któremu mógł on utrzymać się na powierzchni - mówił zastępca rzecznika prasowego Dowódcy Marynarki Wojennej kmdr ppor. Piotr Adamczak. Dodał, że po mniej więcej minucie do wachtowego dobiegło dwóch innych Marynarzy, którzy - z nabrzeża, chwycili za ręce tonącego.

Po chwili do trzech Marynarzy dołączyło dwóch kolegów i wspólnie wyciągnęli mężczyznę na nabrzeże i zaprowadzili do ogrzewanego wnętrza okrętu, gdzie m.in. okryto go kocami. Po kilku minutach na miejsce przybyli wezwani wcześniej ratownicy medyczni, którzy zabrali mężczyznę do szpitala.

Polskie Radio 01/02/2012



Zdjęcie: (Kneiphof/Wikimedia Commons)

Ponad 4 kilometry pod powierzchnią oceanu znajdują się złoża koncentracji żelazowo-manganowych, po które - może już niedługo - będzie można sięgnąć.

Prace nad systemem umożliwiającym wydobycie prowadzą naukowcy Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego.

Kierujący Katedrą Oceanotechniki i Projektowania Systemów Morskich ZUT, profesor Tadeusz Szelangiewicz przyznaje, że to skomplikowany zestaw urządzeń. - Badania naszej katedry idą w kierunku połączenia poszczególnych elementów czy podsystemów w cały system i badania jego dynamiki - wyjaśnia Szelangiewicz. - Wszystko jest w ruchu. Polska swoje pole ma na dnie Pacyfiku. - Pole, które jest przedmiotem naszego zainteresowania to jest pole tzw. Clarion-Clipperton, które znajduje się między dwoma uskokami geologicznymi - dodaje dyrektor generalny spółki InerOceanMetal, dr Tomasz Abramowski. - To jest mniej więcej 1000 mil na zachód od brzegów Meksyku. Cała strefa Clarion-Clipperton ciągnie się aż do Hawajów. Obszar, jakim dysponuje spółka, porównywalny jest z powierzchnią województwa zachodniopomorskiego.

(Polskie Radio Szczecin,
16/ 03/2012 r.) (b.s.)

Polski kapitan zagrożony karą więzienia

Polskiemu kapitanowi masowca bandery Wysp Cooka, który w ubiegłym miesiącu uczestniczył w kolizji ze statkiem pasażerskim w zatoce Belfastu – według opinii sądu – grożą 2 lata więzienia.

Kapitan Mirosław P. został oskarżony o dowodzenie statkiem pod wpływem alkoholu. Dowodzony przez niego (liczący 1543gt.) „Union Moon” zderzył się z promem bandery brytyjskiej „Stena Feronia” (21 856gt.) Nikt nie został ranny ale oba statki zostały poważnie uszkodzone. Agencja Morska i Przybrzeżna poinformowała, że kapitan Mirosław P., po sprawdzeniu obu kapitanów po kolizji testem na obecność alkoholu, został aresztowany.

Odsyłając kapitana do aresztu w Newtownnards oskarżyciel powiedział, że podjęto decyzję o wystąpieniu do sądu przeciwko polskiemu obywatelowi ze względu na powagę zarzutów. Prawnik oskarżyciela publicznego powiedział sędziemu okręgowemu Markowi Hamillowi, że maksymalna kara za zarzuty, które mogą zostać postawione polskiemu kapitanowi przed sądem wyższej instancji wynosi 2 lata więzienia.

Prawnik kapitana Mirosława P. powiedział sądowi, że kapitan jest człowiekiem uczciwym, z wzorową praktyką morską i w pełni współpracował z policją podczas przesłuchania.

Zwrócił uwagę, że kapitan przyznał się do przekroczenia limitu poziomu alkoholu we krwi, a jego zatrzymanie w areszcie było wynikiem odrzucenia, niejako z założenia, przez policję możliwości wpłacenia kaucji. Prawnik stwierdził również, że nie wzięto pod uwagę faktu, że to niekończący się statek „Union Moon”, dowodzony przez kapitana Mirosława P. jest „właściwym adresatem” kierowanych zarzutów.

Sąd został poinformowany, że kapitan Mirosław P. z powodu kolizji został zwolniony przez swego pracodawcę – Continental Ship Management w Norwegii - oraz o tym, że firma nie przewiduje wpłacenia za niego kaucji.

Brytyjski oddział badający wypadki morskie (UK Marine Accident Investigation Branch) rozpoczął śledztwo w sprawie przyczyn kolizji.

(Telegraph Volumne 45/Number 04/April 2012)

(b.k.)



Wiadomości ze świata**Protest przeciwko projektowi uznania płacenia okupu piratom za niezgodny z prawem**

Brytyjski związek zawodowy Marynarzy „Nautilus” skierował do Premiera Davida Camerona list, w którym wyraża protest przeciwko planom uznania za sprzeczne z prawem płacenie okupów piratom. W lutym br. na konferencji poświęconej Somalii w Londynie rząd przedstawił takie plany dowodząc, że wyeliminowanie czynnika finansowego spowoduje zniechęcenie piratów do uprawiania tego procederu.

Stanowisko rządu brytyjskiego poparła amerykańska sekretarz stanu Hillary Clinton stwierdzając, że spełnianie żądań piratów powoduje wzrost porwań liczby statków, gdyż takie działanie zapewnia im dopływ gotówki.

Sekretarz generalny „Nautiliusa” Mark Dickinson stwierdził, że związek nie popiera płacenia okupów przez armatorów, jednakże rozumie ich postępowanie, gdyż w ten sposób zabezpieczają oni marynarzom bezpieczny powrót do domu. „Armatorzy nie mają po prostu innego wyboru jak tylko zapłacenie okupu. Jest oczywiste, że odmowa zapłacenia wystawi marynarzy na wyjątkowe niebezpieczeństwo i narazi na dodatkową przemoc. Dickinson ostrzega, że „... piraci, wiedząc, że nie otrzymają okupu mogą zabić zakładników lub spowodować zanieczyszczenie środowiska...”

ITF i ETF popierają australijskich dokerów

300 portowców zostało zwolnionych z pracy ponieważ firma POAL (Ports of Auckland Ltd.) wypowiedziała umowę na prace przeładunkowe. Pracownicy i ich rodziny walczą o zabezpieczenie miejsc pracy i prawa związkowe.

Wydając decyzję o zwolnieniu pracowników, zaledwie kilka godzin po uzgodnieniu, że zarząd zasiądzie z nimi do rozmów, POAL wyraźnie wykazał, że tak naprawdę nigdy nie zamierzał prowadzić z nimi negocjacji.

Zarząd firmy POAL, pozostający w sporze ze związkiem zawodowym marynarzy Nowej Zelandii (Maritime Union of New Zealand – MUNZ), wielokrotnie bojkotował proces polubownego załatwienia sprawy i kwestionował prawa pracownicze w porcie. Te prawa i warunki, które MUNZ przez lata wywalczył i osiągnął. Gdy MUNZ starał się zawrzeć nowy układ zbiorowy i zaangażował się w poważne negocjacje z POAL, okazało się, że POAL wypowiedział umowy pracownikom, zatrudnił nowych kontraktowych pracowników (nie związkowców), którym zaoferował indywidualne umowy o pracę w sposób oczywisty, dążąc do podzielenia pracowników. Ostatnio posunięto się nawet do tego, że zamknięte zostały bramy portu, co w opinii związkowców nosi znamiona przestępstwa.

Ten ostatni krok zastosowany przez członków zarządu POAL – prezesa Richarda Pearsona i Tony Gibsa jest – według oceny międzynarodowej społeczności związkowej – podłym chwytem i nieuczciwym działaniem wobec pracowników.

Zarówno Sekcja Portowców ITF, jak i ETF wystosowały listy protestacyjne do burmistrza Auckland Lena Browna wzywające go do rozwiązania kryzysowej sytuacji oraz usunięcia z zarządu POAL zarówno Richarda Pearsona, jak i Tony’ego Gibsona.

**Eksplzja na holenderskim tankowcu**

Jeden marynarz zginął w skutek wybuchu na tankowcu bandery liberyjskiej „Stolt Valor”. Na szczęście udało się uratować pozostałych 24 członków załogi.

Należący do holenderskiej firmy Stolt Tankers statek (25,269 dwt) przebywał na międzynarodowych wodach Zatoki Perskiej. „Stolt Valor” pływał między Arabią Saudyjską i Bahrajnem. Po wezwaniu pomocy załoga została uratowana przez statek wojenny USA John Paul Jones i kuter straży przybrzeżnej. Ugaszenie pożaru zajęło 4 dni i istniały poważne obawy, że statek może zatonąć i spowodować poważne zanieczyszczenie środowiska.

(b. k.)

Wspomnienia z morza

Mamy prośbę do naszych czytelników, Marynarzy i rodzin marynarskich o nadsyłanie do nas spisanych wspomnień związanych z Waszą przeszłością na morzu, wspomnieniami o Waszych bliskich, którzy związali swoje życie z morzem, o rozłące, smutkach, radościach-ponieważ jak stwierdził R.Scott Backer „Niektóre wydarzenia odciskają się w nas tak głęboko, że stają się bardziej doniosłe dopiero długi czas później. Takie chwile jętrzą przeszłość, a przez to są zawsze obecne w naszych wciąż bijących sercach. Niektórych wydarzeń się nie wspomina, lecz przeżywa je od nowa”.

Podzielcie się zatem swoimi wspomnieniami z innymi. Wspomnienia te będą niejednokrotnie przedłużeniem pamięci o tych, którzy odeszli z naszego życia i pozostawili w nas trwałą ślad oraz być może pozwolą naszym najbliższym poznać życie marynarskie z perspektywy pobytu na burcie.

Po prawej stronie wspomnienie zamknięte w słowach listu skierowanego do ukochanej córki ze statku M/S „Pomorze” List został napisany został w 1969 r. ręką Mechanika chłodzi Andrzej Sz..Pan Andrzej odszedł już na wieczną wachtę, list pozostał. Chwile rodzinne zatrzymane w kadrze aparatu fotograficznego przy burcie M/S „Pomorze” także pozostały w albumie rodzinnym. Zaszczepiona miłość do morza również przetrwała w rodzinie. Syn jest oficerem elektrykiem, wnuk kończy Technikum Morskie.

Składamy serdeczne podziękowania Pani Danucie Kowalskiej za udostępnienie listu i zdjęć.

Bożena Szmajdzińska
(kontakt:biuro@nms.org.pl)
Zdjęcia: Danuta Kowalska



M/S. Pomorze 5.04.69r

Witaj Danusiu

Muszę ci napisać tę karteczkę małą
żeby ci serdusko radośnie pikało
jak będziesz odbierać i jak będziesz czytać
napewno nie będziesz na łóżku narzekać
że za mało pisałem i długo mnie niema
i że już bez łaty skłonię się zima
jak lato zaświeci ciepłym słońcem wędrować
to napewno lata do domu przybędzie
i możesz się cieszyć i możesz radować
że niedługo z łatą będziesz spacerować
i będziesz po morzu „Pomorzem” wędrować
życie ci tej zdrowia jak najlepszego
i skłonięcia roku szkolnego najpomyślniejsze
a o to co proszę Danusia, dostanie
choćbyś mi z pod ziemi wykopać została
do zobaczenia.

Hochanę córce

porównaj i czytaj
Tatko



Porady dla Marynarzy

Postanowiliśmy w kolejnych biuletynach publikować porady marynarskie związane z ubieganiem się o pracę na statku, podejmowaniem pracy i jej przebiegiem. Mamy nadzieję, że zamieszczone informacje będą przydatne w chwili podjęcia decyzji o kontynuacji zatrudnienia, zmianie pracodawcy oraz przy ubieganiu się o pierwszą pracę. Każda decyzja, która może poprawić warunki zatrudnienia musi być oparta na profesjonalnej autoprezentacji między innymi poprzez dobrze przygotowany list motywacyjny i CV. Większość Marynarzy wysyła zapytania o pracę e-mailem, wysyłając w załączniku CV i podanie o pracę, popełniając podstawowy błąd. Nie umieszcza adnotacji w tytule wiadomości do armatora lub pośrednika lub wpisuje tylko swoje imię i nazwisko. Powinniśmy mieć świadomość, że potencjalny pracodawca odbiera dziennie około setki zapytań o pracę i na tle tak wielu wiadomości nasz tytułowy e-mail musi być na tyle interesujący, że adresat go otworzy i przeczyta. Proponujemy wpisać w tytule wiadomości stanowisko i określić gotowość do pracy w trybie natychmiastowym, lub powołać się na rozmowę telefoniczną (jeżeli wcześniej rozmawialiśmy z działem załogowym, które poradziło nam kontakt e-mailem), wpisując-stanowisko i tekst "...w nawiązaniu do rozmowy telefonicznej przeprowadzonej w dniu..." Życzymy powodzenia, mając nadzieję że poniższe wzory pism będą pomocne.

Zapytanie o możliwość zatrudnienia:

PRZYKŁAD I

Dear Sirs.

*I would like to ask you about the possibilities of my being employed in your Company as.....(stanowisko)
Please reply to my address.....*

*Yours faithfully.....
(Szanowny Panie.*

*Chciałbym zapytać o możliwość zatrudnienia mnie w Waszej firmie w charakterze.....Proszę odpowiedzieć na mój adres.....
Z poważaniem.....)*

PRZYKŁAD II

Dear Sirs.

I am interested in applying for a position with your Company as..... on one of your vessels. Please send me an application form and let me know what further steps I will need to take in applying for such a position In your company. As you can see from the enclosed statement. I have worked as.....on vessels which are similar in size to the vessels In your company.

*Thanks In advance for your consideration of my application.
Yours faithfully*

(Szanowny Panie.

Jestem zainteresowany(na) w ubieganiu się o stanowisko w Pańskiej firmie jako.....na jednym z Waszych statków.

Proszę o przysłanie mi formularza dotyczącego zatrudnienia i poinformowania mnie, jakie dalsze kroki muszę podjąć, by ubiegać się o pracę w Waszej firmie.

Jak widać z załączonego CV, pracowałem(am)na stanowisku..... na statkach, które są podobne do statków w Waszej Firmie.

Z góry dziękuję za pomoc i rozpatrzenie mojego podania.

Z poważaniem

Porady w sprawie umów o pracę

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

- ☒ Nie podejmuj pracy na statku bez umowy o pracę
- ☒ Nigdy nie podpisuj umowy in blanco, albo kontraktu wiążącego cię z jakimiś warunkami, które nie są określone
- ☒ Sprawdź, czy umowa odnosi się do Zbiorowego Układu Pracy(CBA).Jeśli tak, upewnij się, że w pełni znane są Tobie warunki CBA, oraz zachowaj jego kopie wraz z 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 powinny być wprowadzone za obopólną zgodą
- ☒ Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa 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 48 godzin tygodniowo (208 miesięcznie)
- ☒ Upewnij się, że umowa wyraźnie określa ile nadgodzin będzie opłacane i według jakiej stawki.
- ☒ Międzynarodowa Organizacja Pracy stwierdza, że nadgodziny powinny być opłacane wg stawki wynoszącej 1,25 normalnej stawki godzinowej
- ☒ Upewnij się, że wypłaty wynagrodzeń zasadniczych, nadgodzin i należności urlopowych są wyraźnie i oddzielnie opisane w umowie



(Zdjęcie: www.itfseafarers.org)

- ☞ ☒ 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 jakąkolwiek klauzulę, że odpowiadasz za pokrycie jakiegokolwiek 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 Ciebie umowy
- ☒ Sprawdź czy umowa stwierdza, że jesteś uprawniony do otrzymania środków na repatriację
- ☒ Sprawdź warunki zakończenia kontraktu, włącznie z okresem wypowiedzenia, jaki armator musi Tobie przyznać na zakończenie kontraktu
- ☒ Pamiętaj... niezależnie od warunków, wszelki kontrakt/umowa, do jakich przystąpisz, w większości krajów uznane są za prawnie obowiązujące

Co robić w razie wypadku na statku

Jeżeli ulegniesz wypadkowi na statku powinieneś jak najszybciej przekazać do swojego związku zawodowego następujące szczegóły:

- ☒ **Informacji**, kiedy wypadek miał miejsce (**data i godzina**), gdzie-na morzu (**podając pozycje statku**), czy w porcie (**podając jego nazwę**) Koniecznie określ **miejsce wypadku** na statku (pokład, siłownia, ładownia) lub też dokładną informację, jeżeli wypadek miał miejsce na terenie nabrzeża
- ☒ **Okoliczności** w jakich wypadek miał miejsce
- ☒ **Nazwiska** wszystkich świadków wypadku z podaniem ich imienia, nazwiska, stanowiska oraz danymi dotyczącymi miejsca zamieszkania.
- ☒ Powinieneś również dołączyć **zaświadczenie lekarskie**, jeżeli zostałeś zbadany przez lekarza

Powinieneś także zadbać o to, aby

- ☒ **Wypadek został odnotowany w dzienniku okrętowym**
- ☒ **Sporządzone zostało odpowiednie sprawozdanie po wypadku.**

Jeżeli widzisz, że kapitan, armator lub jego agent próbują ukryć fakt wypadku, aby uniknąć odpowiedzialności, powiadom inspektora ITF w najbliższym porcie lub swój związek zawodowy, który poprzez przynależność do Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest afiliowany w ITF.

Pomożemy w wybraniu najlepszego sposobu załatwienia twojego roszczenia a jeżeli będzie to konieczne, bezpośrednio będziemy Ciebie reprezentować przed agentem lub armatorem w celu wynegocjowania jak najwyższego odszkodowania.

Możesz również skontaktować się bezpośrednio z ITF:

**Claims Unit
International Transport
Workers Federation
ITF House
49-60 Borough Road
London SE1 1DS**

**CrewingAlert@itf.org.uk
www.itfseafarers.org**

Humor na dobry dzień

Prawdziwa rozmowa nagrana na morskiej częstotliwości alarmowej Canal 106 na Wybrzeżu Finisterra (Galicja), pomiędzy Hiszpanami a Amerykanami 16 października 1997 roku.

Hiszpanie (w tle słysząc trzaski):

Tu mówi A-853, prosimy-zmieńcie kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji....Płyniecie wprost na nas, odległość 25 mil morskich.

Amerykanie (trzaski w tle):

Sugerujemy Wam zmianę kursu o 15 stopni na północ, by uniknąć kolizji.

Hiszpanie:

Odmowa. Powtarzamy: zmieńcie swój kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji.....

Amerykanie (inny głos):

Tu mówi Kapitan jednostki pływającej Stanów Zjednoczonych Ameryki. Nalegamy, byście zmienili swój kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji.

Hiszpanie:

Nie uważamy tego ani za słuszne, ani za możliwe do wykonania. Sugerujemy Wam zmianę kursu o 15 stopni na południe, by uniknąć zderzenia z nami.

Amerykanie (ton głosu świadczący o wściekłości):

Tu mówi Kapitan Richard James Howard, dowodzący lotniskowcem USS Lincoln Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, drugim co do wielkości okrętem floty amerykańskiej. Eskortują nas dwa okręty pancerne, sześć niszczycieli, pięć krążowników, cztery okręty podwodne oraz liczne jednostki wspomagające. Udajemy się w kierunku Zatoki Perskiej w celu przeprowadzenia manewrów wojennych w obliczu możliwej ofensywy ze strony wojsk irackich. Nie sugeruję, rozkazuje WAM ZMIENIC KURS O 15 STOPNI NA PÓŁNOC! W przeciwnym razie będziemy zmuszeni podjąć działania konieczne, by zapewnić bezpieczeństwo temu okrętowi, jak również siłom koalicji. Należycie do Państwa sprzymierzonego, jesteście członkiem NATO i rzeczonej koalicji. Żądam natychmiastowego posłuszeństwa i usunięcia się z drogi!

Hiszpanie:

Tu mówi Juan Manuel Salas Alcanara. Jest nas dwóch. Eskortuje nas nasz pies, jest też z nami nasze jedzenie, dwa piwa i kanarek, który teraz śpi. Mamy poparcie lokalnego radia La Coruna i morskiego kanału alarmowego 106. Nie udajemy się w żadnym kierunku i mówimy do Was ze stałego lądu, z latarni morskiej A-853 Finisterra z Wybrzeża Galicji. Nie mamy gównianego pojęcia, które miejsce zajmujemy w rankingu hiszpańskich latarni morskich. Możecie podjąć wszystkie słuszne działania, na jakie tylko przyjdzie Wam ochota, by zapewnić bezpieczeństwo Waszemu zasranemu okrętowi, który za chwilę rozbije się o skały. Dlatego ponownie nalegamy, sugerujemy Wam, iż

działaniem najlepszym, najbardziej słusznym i najbardziej godnym polecenia będzie zmiana kursu o 15 stopni na południe, by uniknąć zderzenia z nami.

Amerykanie:

OK. Przyjąłem. Dziękuję.



Do pewnego Kapitana statku, będącego już prawie na emeryturze, dorwała się pewna dziennikarka. Przeprowadzając z nim wywiad, zadała pytanie:

Kiedy Pan przeżył największą burzę?

Kapitan zamilkł, ale widać po oczach, że rozpamiętuje swoje życie Wilka Morskiego. W końcu rzecze:

To było zaraz po ślubie. Jak splunąłem w domu na dywan...



Szalupa okrętowa. Środek oceanu:

....a więc, Panie Bosmanie, jedyny sposób określania stron świata bez pomocy kompasu, jaki Pan zna, to ten z mchem na północnej stronie drzew?



Statek badawczy kolejny miesiąc pływa po oceanie. Załoga po cichu zaczyna popijać z tęsknoty za lądem. Kapitan postanowił przerwać pijaństwo i zebrał całą załogę na pokładzie:

W związku z zaobserwowanymi przypadkami nadużywania alkoholu na pokładzie, zobowiązuje wszystkich do wyrzucenia całych zapasów wódki do morza!

Na pokładzie zaległa grobowa cisza. I nagle z tylnych rzędów, rozlega się radosny głos:

Kapitan ma rację! To hańba! Bez dwóch zdań należy cały zapas alkoholu wyrzucić za burtę.

Załoga zszokowana. Po chwili odzywa się Bosman:

Hej, Wy tam z tylnych rzędów! Czy ktoś udzielił głosu nurkom?!

(opr.b.s.)

Listy do Bosia

Stali nasi Czytelnicy wiedzą, że bosman Janusz O. – popularnie zwany „Bosiem” – to postać autentyczna. Nie będę się więcej rozpisywać o jego przymiotach bo pisałem o nich wcześniej. Powiem tylko krótko : szkoda, że już coraz trudniej spotkać takich ludzi...

Jaja(nie)Wielkanocne

Witaj Drogi Bosiu,!

W swoim ostatnim liście zasypałeś mnie pytaniami na temat tego co się u nas dzieje. Chyba chcesz mnie, delikatnie mówiąc, zdenerwować. Mogę to tylko określić jednym słowem : jaja.

No bo jak inaczej nazwać fakt, że podczas naszych z upoważnienia ITF negocjacji podwyżek płac na lata 2012-2014 ktoś próbował przekonać armatora, że rzekomo nie mamy praw do negocjacji ?

Jak nazwać fakt, że ten sam „ktoś”, otrzymując od kilku lat od tego armatora co miesiąc pokaźne kwoty (warto podkreślić, że bez zastrzeżeń bierze je z konta armatora), robi awanturę na całą Polskę że otrzymuje ich za mało i oburza się że nie są one potrącane z wynagrodzeń Marynarzy?_Mało tego twierdząc że są to składki członkowskie nie dopuszcza zwierzchnich organów kontrolnych do sprawdzenia (ciężkie naruszenie Statutu Związku) co z tymi pieniędzmi robi. I ten „ktoś” ze swoimi kumplami – jeden z nich jest prezesem spółki armatora, drugi zwykłym matrosem ale ubranym w mundur oficera – jeżdżąc po całej Polsce i rozdając gadżety obrabia nam dupę.

A może rozdając gadżety coś jeszcze obiecują bo okazało się, że „ktoś” znalazł więcej kumpli i to nie tylko z Pomorza Zachodniego.

Piszesz, że i w Szczecinie i w Gdańsku chodzą słuchy, że polskie i zagraniczne kierownictwo tego armatora robi wszystko co ten facet („ktoś”) im każe i jak to jest możliwe. Ty mi nie zadawaj takich głupich pytań, bo obiecałem sobie, że nie będę używać brzydkich słów. Poza tym skąd, do cholery, mam wiedzieć na czym to polega? Nie mam bladego pojęcia. Faktem jest, że tak to wygląda. Nie wiem, może to prawda, że istnieją „jakieś haki”, których lepiej nie ujawniać i lepiej chłopinę wysłać do Chin (a niech się przejedzie na wycieczkę za firmowe pieniądze) niż „sprowadzić go na ziemię”.

Nie mam bladego pojęcia dlaczego w zagranicznej korespondencji armator wykorzystuje wewnętrzny związkowe pisma Związku i kto mu je udostępnia. Nie mam pojęcia co go one obchodzą, skoro dostał w tej sprawie ostrzeżenie z Londynu od Międzynarodowej Federacji Transportowców że jedynie my jako afiliant jesteśmy upoważnieni do negocjacji akceptowanych przez ITF



układów zbiorowych. I nie mam pojęcia dlaczego to, co powinno być załatwione na szczepie Zarządu Regionu, przenoszone jest do wyższych struktur.

Nie pytaj mnie też czy mi nie wstyd za to, że Przewodniczący Komisji Krajowej nie odpowiada na nasze pisma i że „Angole” muszą wytykać Komisji Krajowej brak procedur demokratycznych. Pewnie, że mi wstyd. Również za to, że z Londynu oferują nam pomoc w rozmowach w Gdańsku.

Rozjuszyleś mnie tylko swoimi pytaniami więc pozwolisz, że nie będę się więcej „nakręcać”. Lepiej pójdę się uspokoić. Sam nie wiem czy kawa na to pomoże, bo jak mówią starożytni, ta pozornie bardzo prosta do załatwienia sprawa wygląda w tej chwili tak, że „bez pół litra nie razbierasz”

Twój, głęboko zde gustowany, lecz pozostający jak zawsze w pokłonach

Matros

ZAPAMIĘTAJ

**NSZZ „Solidarność” jest związkiem otwartym.
Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię
prawa do wstąpienia do naszego związku**

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

Siedziba główna
ul. Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
Tel: 91/4223311
Fax: 91/4222900
e-mail: solidarnosc@nms.org.pl

Oddział w Gdyni
ul. Śląska 49a
81-310 GDYNIA
Tel/fax: 58/6218543
Tel. 58/6218173
e-mail: gdynia@nms.org.pl

TWOJE ORGANIZACJE ZWIĄZKOWE W STRUKTURZE KSMMiR NSZZ ”Solidarność”

**MKZ NSZZ”S” ORGANIZACJA
MIĘDZYAKŁADOWA MARYNARZY
I RYBAKÓW**
ul. Śląska 49A
81-310 GDYNIA
tel/fax: 58/6612035, 58/6218541
e-mail: marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl

**MKZ NSZZ”S” POLSKA ŻEGLUGA
MORSKA**
Plac Rodła 8
70-419 SZCZECIN
tel. 91/3594085, 91/3594079
tel/fax: 91/3594084
e-mail:
pzmssolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ”S” ”DALMOR”
ul. Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel/fax: 58/6201845 tel: 512021380
e-mail:
solidarnosc.dalmor@gmail.com

MOZ NSZZ”S” PŻB S.A.
ul. Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel: 94/3552204
tel/fax: 94/3528258
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

**MKZ NSZZ”S” MORSKICH SŁUŻB I
PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH**
ul. Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel. 58/6607653
Przewodniczący: Krzysztof Kowalczyk
tel. 502685757
e-mail: msiprsolidarnosc@nms.org.pl

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

**MKZ NSZZ”S” ORGANIZACJA
MARYNARZY KONTRAKTOWYCH**
ul. Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
tel. 91/4223311 fax: 91/4222900
e-mail: biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl

INSPEKTOR ITF
ADAM MAZURKIEWICZ
ul. Szarotki 8 71-604 SZCZECIN
tel/fax: 91/4239330, 91/4239707
tel.kom. 501539329
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

INSPEKTOR ITF
ANDRZEJ KOŚCIK
ul. Śląska 49A 81-310 GDYNIA
tel/fax: 58/6616053, 58/6616069
tel.kom. 602233619
e-mail: koscik_andrzej@nms.org.pl

ANTIGUA I BARBUDA



BAHAMY



BARBADOS



BELIZE



BERMUDY



BOLIWIA



BIRMA/MIANMAR



KAMBODŻA



KALIMANY



KOMORY



CYPR



GWINEA RÓWNIKOWA



FRANCJA (drugi rejestr)



GRUZJA



NIEMCY (drugi rejestr)



GIBRALTAR



HONDURAS



JAMAJKA



LIBAN



LIBERIA



MALTA



WYSPI MARSHAŁA



NO PLACE TO HIDE.

Tanie bandery



MAURITIUS



MONGOLIA



ANTYLE HOLenderskie



PÓŁNOCNA KOREA



PANAMA



WYSPI ŚW. TOMASZA I KSIĄŻĘCA



SRI LANKA



SAINTY VINCENT I GRENADYNY



TONGA



VANUATU



**Oto bandery morskie ogłoszone przez Międzynarodową Federację Transportowców
TANIMI BANDERAMI**

Oprócz tych bander istnieją rejestry żeglowne, 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 7877, EMAIL: MAIL@ITF.ORG.UK, INTERNET: WWW.ITF-GLOBAL.ORG