



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 2 (72) KWIECIEŃ-MAJ-CZERWIEC 2014

ISSN 1426-1006



Motto życiowe i pożyteczne:

Nie jest ważne dokąd w życiu zajdziesz i co osiągniesz.

Nie jest ważne ile posiadasz. Ważne jest kogo masz u swego boku...

Marynarz



SPIS TREŚCI

Związki zawodowe w marynarskich sprawach podatkowych.....	3
25. Rocznica Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.....	7
XIII Walne Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność”.....	10
Wyniki wyborów w Organizacjach znajdujących się w strukturze KSMM i R.....	12
Z działalności ETF.....	14
Porady dla marynarzy.....	16
Z działalności OMK.....	18
Przedwojenne obchody Świąta Morza.....	20
Zasłużony Kapelan Solidarności Walczącej.....	21
WIADOMOŚCI.....	22
VACUM.....	25
Gdzie się podziały...?.....	28
Humor na dobry dzień.....	29
Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy.....	31

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

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

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

Druk

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

Numer zamknięto 18 lipca 2014 r.

Zdjęcie na okładce:
Marynarz z OMK

Od Redakcji

Rozpoczął się następny kwartał 2014 r. wraz z nową porą roku, pełną ciepłych dni i pięknych kolorów.

Wiosna to dobry czas na rozpoczęcie realizacji postanowień noworocznych, zmiany kiepskiego armatora, mówienia o pozytywnych uczuciach do innych ludzi i obdarzania innych uśmiechem. Życzymy w związku z nadejściem wiosny zmian na lepsze i dobrych wyborów życiowych.

W naszym kwartalniku przeczytacie Państwo informację związaną z zakończonym procesem wyborczym w Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków oraz w Organizacjach znajdujących się w strukturze Sekcji i w związku z tym poznać Państwo sylwetki wybranych władz na następną Kadencję 2014-2018.

W tym roku mamy rocznicę 25 - lecia istnienia Krajowej Sekcji Morskiej. W nawiązaniu do tej „srebrnej” rocznicy, napisaliśmy kilka słów o uroczystościach związanych z tym wydarzeniem. Podsumowaliśmy minione, działamy na rzecz i w imieniu marynarzy dalej.

Umieściliśmy na łamach Biuletynu Morskiego list skierowany do Dyrektora Departamentu Polityki Podatkowej przy Ministerstwie Finansów napisany przez stronę Związkową Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa, w której znajduje się Krajowa Sekcja Morska, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy oraz Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Zmuszeni byliśmy do napisania tego listu z uwagi na rażąco brak respektowania przez organy skarbowe z przysługującego marynarzom prawa do skorzystania z ograniczenia poboru zaliczek PIT.

Nieocenione ma dla marynarzy działanie ETF na rzecz bezpieczeństwa pracy europejskich Marynarzy. O lobbowaniu na rzecz Marynarzy w Parlamencie Europejskim przeczytacie Państwo w Raporcie Sekretarza Generalnego ETF nadesłanym przez Organizację Międzyszakładową Marynarzy i Rybaków NSZZ „S”

Polecamy również pamięci cykliczne artykuły – pomocne „Porady dla marynarzy”, oraz treść „Z życia marynarskiego opowieści niezwykle”, gdzie Kapitan Krzysztof opowiada o przygodzie na burcie, czyli „samo życie na morzu”.

Ponadto ciekawa propozycja dla marynarzy uczestniczenia w Turnieju Brydżowym. Zapraszamy wszystkich chętnych na szkolenie a następnie udział w I Turnieju Brydżowym pod patronatem OMK NSZZ „S”. Warunkiem uczestniczenia jest wniesienie opłaty na szczytny cel ratowania zdrowia i życia dzieciom marynarskich rodzin.

Żona marynarza kolejny raz opowiada o blaskach i cieniach bycia żoną Wilka Morskiego w oczach społeczeństwa dawniej i dziś no i oczywiście zapraszamy do uśmiechu po przeczytaniu „Humoru na dobry dzień”.

Istnieją badania wskazujące, że trening umysłowy (np. częste rozwiązywanie krzyżówek, pisanie listów) zmniejsza ryzyko zachorowania na chorobę Alzheimera, dlatego zapraszamy w celu profilaktyki medycznej do rozwiązania naszej krzyżówki i na przesłanie do nas hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl. Można wygrać niebieską koszulkę polo, smycz, termos na kawę i wiele innych nagród.

Życzymy pasjonującej lektury

Redaktor Biuletynu Morskiego
Bożena Szmajdzińska

WAŻNE

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

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków**Związki zawodowe w marynarskich sprawach podatkowych**

Niniejszym zamieszczamy wystąpienie strony Związkowej tj. Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy oraz Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

09 maja 2014 r.

Pan Cezary Krysiak
Dyrektor Departamentu Polityki Podatkowej
Ministerstwa Finansów

Dotyczy respektowania przepisów prawa przez organa skarbowe Rzeczypospolitej Polskiej.

Strona Związkowa Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa, kontynuując problematykę, która została omówiona w ramach ostatniego posiedzenia Zespołu 07 kwietnia br. - temat: „Zmiany w umowach bilateralnych dotyczących podwójnego opodatkowania” zwraca się do Pana Dyrektora z uprzejmą prośbą o pilne wyjaśnienie braku respektowania przepisów skarbowych przez organa podatkowe naszego kraju. Uprzejmie informujemy, że wg posiadanych przez nas informacji mamy do czynienia z rozszerzającym się procesem utrudniania, a nawet odmawiania przez organy podatkowe marynarzom będącym rezydentami podatkowymi w Polsce prawa do skorzystania z ograniczenia poboru zaliczek PIT. Tym samym podatnik polski jest, w sposób uwłaczający dla poszanowania litery prawa, arbitralnie pozbawiany należnej im ulgi abolicyjnej.

W trakcie omawiania tego problemu na ww. posiedzeniu Zespołu stwierdzono, że praktyki te są „uprawiane” przez część Urzędów Skarbowych w oparciu o przesłanki nie mające, nawet najmniejszego pokrycia w powszechnie obowiązujących przepisach prawa podatkowego. Zwrócono przy tym uwagę na to, że taka praktyka stanowić może rażące naruszenie przepisów prawa w Polsce, w tym Konstytucji RP. Obecni na posiedzeniu Zespołu przedstawiciele Ministerstwa Finansów zobowiązali się do wyjaśnienia tego problemu. Niestety, do chwili obecnej nie widzimy efektów ich interwencji.

W tej sytuacji zwracamy się, do Pana Dyrektora, z uprzejmą prośbą o niezwłoczne podjęcie wszelkich działań zmierzających do przywrócenia stosowania prawa, nie

tylko przez podatnika lecz również przez organa podatkowe na terenie całej Polski.

Strona Związkowa Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa, mając na celu, jak najszybsze przywrócenie bezwzględnego stosowania przepisów prawa w naszym kraju przychyła się do propozycji stowarzyszenia APMAR dotyczącej zorganizowania - w najszybszym możliwym terminie - spotkania poświęconego tej sprawie z udziałem wszystkich zainteresowanych stron, to jest: resortu finansów, resortu infrastruktury, przedstawicieli pracodawców oraz polskich marynarskich związków zawodowych. Prosimy zatem o wskazanie wygodnego dla Państwa miejsca i terminu takiego spotkania.

STRONA ZWIĄZKOWA
 ZESPOŁU TRÓJSTRONNEGO



Grafika: www.economia.com.ar

Wkrótce negocjacje układu zbiorowego na Nils Dacke ?

Prom „NILS DACKÉ” wszedł na nową linię Świnoujście - Trelleborg a armator zwolnił z pracy całą szwedzką załogę promu - lekceważąc obowiązujący szwedzki układ zbiorowy pracy. Zmieniono banderę statku z niemieckiej na polską i znalazł się „usłużny” lokalny związek zawodowy z PŻM (nie będący afiliantem ITF-u), z którym podpisano porozumienie n. t. nowych warunków pracy i płacy, tym razem już dla polskich marynarzy. W tej sprawie jest oficjalne pismo Państwowej Inspekcji Pracy, które publikujemy w dalszej części niniejszej informacji.

W rezultacie takich sprytnych operacji zatrudniono całą polską załogę obniżając poziom poprzedniego wynagrodzenia na tym statku o kilkadziesiąt procent. Na tym nie koniec **oszczędności kosztem marynarzy** bowiem wbrew polskiemu prawu za zatrudnionych polskich marynarzy na promie pod polską banderą nie odprowadza się składek na ZUS. W tej sprawie do ZUS-u wystąpiła KM NSZZ „S” PŻM - tekst wystąpienia i odpowiedź z ZUS-u w dalszej części naszego Biuletynu.

W związku z postępowaniem armatora szwedzkie, niemieckie i polskie związki zawodowe marynarzy z rodziny ITF-u rozpoczęły skoordynowaną współpracę na rzecz marynarzy. Pierwsze i oczekiwane rezultaty już widać. Dzięki wspólnym działaniom zabezpieczono odprawy dla blisko 70 szwedzkich marynarzy wyrzuconych z pracy z promu NILS DACKÉ. **Razem kilkakrotnie podejmowaliśmy próby negocjacji układu zbiorowego pracy akceptowanego przez ITF dla polskich marynarzy. Niestety armator nie chciał spełnić norm akceptowanych przez ITF.** W tej sytuacji Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „S”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy oraz Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków wraz z poparciem szwedzkich i niemieckich związków zawodowych, trzymając wspólny front działań, przedłożyły wnioski do ITF-u o uznanie promu „NILS DACKÉ” za statek taniej bandery. Na marcowym posiedzeniu Grupa Sterująca Komitetu Uczciwych Praktyk uznała nasz wniosek za uzasadniony i przyjęła Uchwałę nadzwyczajną w sprawie promu NILS DACKÉ. Tekst Uchwały nadzwyczajnej: Dumping Socjalny znajduje się poniżej.

Zgodnie z ustaleniami zawartymi pomiędzy armatorem a szwedzkimi, niemieckimi i polskimi związkami zawodowymi afiliowanymi w ITF-ie strona związkowa wyraziła gotowość rozpoczęcia poważnych rokowań w celu zawarcia układu zbiorowego pracy akceptowanego przez ITF dla marynarzy zatrudnionych na promie „NILS DACKÉ”.

Międzynarodowa Federacja Transportowców

Posiedzenie Grupy Sterującej FPC

Londyn, 20-21 marca 2014

Uchwała nadzwyczajna: Dumping Socjalny

Posiedzenie Grupy Sterującej Komitetu Uczciwych Praktyk mające miejsce w Londynie, w dniach od 20 do 21

marca 2014 roku ONOTOWUJE, że w minionych latach, statki pod banderami narodowymi z niskimi wynagrodzeniami i warunkami zaczęły uprawiać regularną żeglugę na Morzu Bałtyckim, wprowadzając tym samym dumping socjalny i nieuczciwą konkurencję w tym regionie;

ODNOTOWUJE też, że Polityka Ateńska ITF oraz Polityka Bałtyckiej Normy regionalnej są narzędziami dostępnymi dla zwalczania powyższych negatywnych wydarzeń;

ODNOTOWUJE z niepokojem, że w styczniu 2014 roku, stanowiąca własność niemiecką TT-Line wyflagowała prom pasażerski „Nils Dacké” z bandery szwedzkiej pod polską, zwolniła szwedzką załogę i zawarła Układ Zbiorowy Pracy (CBA) z nie będącym afiliantem ITF „żółtym związkiem” w Polsce, z wynagrodzeniami na statku pomniejszonymi o około 70%;

POTĘPIA fakt, że TT-Line, jak dotąd, odmawia przystąpienia do poważnych rokowań z afiliantami w Szwecji, Niemczech i w Polsce na temat powyższej sprawy;

PRZYWOŁUJE, że Polityka z Mexico City ITF zastrzega sobie uznawanie każdego statku za pływający pod tanią banderą, rozpatrując oddzielnie każdy statek, po konsultacji ze związkiem/związkami z państwa bandery (Ustęp 12),

PRZEKONANE JEST, że wdrożenie Polityki Ateńskiej ITF i Polityki Bałtyckiej Normy Regionalnej na Morzu Bałtyckim, co potwierdziła Konferencja Dziesięciu w Kopenhadze w październiku 2013 roku, stanowi ważny krok w walce z pogarszaniem norm w regionie Morza Bałtyckiego,

PRZEKONANE JEST także, iż stygmatyzacja wynikająca z uznania za FoC statku „Nils Dacké” znacznie przyczyni się do udzielenia pomocy odnośnym afiliantom w ich przyszłych kontaktach ze spółką, nawet w sytuacji kiedy wspomniane wyżej polityki nie zwracają uwagi na bandery,

DLATEGO WZYWA ITF do ogłoszenia promu pasażerskiego „Nils Dacké” pod banderą polską statkiem pod tanią banderą (FoC), w oparciu o zasadę oddzielnego rozpatrywania każdego statku.

Przedłożona przez: Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

Przy wsparciu: Działu Marynarskiego SEKO, Szwedzkiego Stowarzyszenia Oficerów Morskich oraz Ver.di.

Pismo KM NSZZ „S” PŻM do ZUS

Pan Zbigniew Zalewski

Dyrektor Zakładu Ubezpieczeń Społecznych

Oddział w Szczecinie

Szanowny Panie!

Niniejszym informujemy o istnieniu uzasadnionego podejrzenia, iż pracodawca polskich marynarzy świadczących pracę na pokładzie promu m/f „Nils Dacké”, kursującego na trasie Świnoujście - Trelleborg, nie dokonał termi-

nowego zgłoszenia swoich pracowników do ubezpieczeń społecznych w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych.

Armatozem promu m/f „Nils Dacke” jest P.B.C. Polish Baltic Crewing and Shipmanagement Limited w Limassol (Cypr), natomiast jego właścicielem spółka TT-Line Nr 411 Eisentums GmbH w Lubece. Prom podnosi polską banderę, a jego portem macierzystym jest Szczecin. Na promie pracę wykonują w większości polscy marynarze - z informacji prasowych wynika, że cypryjski armator zatrudnił około 80 osób, które będą świadczyć pracę na pokładzie m/f „Nils Dacke”.

Z dochodzących do nas informacji wynika, iż prawdopodobnie armator/pracodawca osób zatrudnionych na promie m/f „Nils Dacke” nie wypełnia obowiązków wynikających z przepisów prawa obowiązujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ubezpieczeń społecznych, tj. nie dokonał zgłoszenia pracowników wykonujących pracę na promie do ubezpieczeń społecznych w ZUS i w konsekwencji nie zamierza odprowadzać składek na ubezpieczenia społeczne w ZUS.

Powyższe obowiązki wynikają z zastosowania w opisanym przypadku przepisów bezwzględnie obowiązujących z zakresu - prawa Unijnego, tj. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz przepisów prawa polskiego tj. Ustawy z dnia 13 października 1998r. o systemie ubezpieczeń społecznych.

Zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. „a” Rozporządzenia, osoba wykonująca w Państwie Członkowskim pracę najemną lub pracę na własny rachunek podlega ustawodawstwu tego Państwa Członkowskiego. Jest to tzw. zasada miejsca wykonywania pracy (lex loci laboris). Zgodnie

z powyższym przepisem, właściwe jest ustawodawstwo państwa, w którym praca najemna lub praca na własny rachunek jest wykonywana. Nie ma znaczenia natomiast miejsce zamieszkania pracownika, siedziba jego pracodawcy lub to, gdzie prowadzący działalność ją zarejestrował.

W stosunku do marynarzy zasada wyrażona w art. 11 ust. 3 lit. „a” Rozporządzenia uzupełniona jest postanowieniami art. 11 ust. 4 Rozporządzenia, które stanowią, iż **praca najemna lub praca na własny rachunek wykonywana normalnie na pokładzie statku na morzu pod banderą Państwa Członkowskiego uważana jest za pracę wykonywaną w tym Państwie Członkowskim**. Jeśli jednak marynarz wykonuje pracę najemną na statku pływającym pod banderą jednego państwa, lecz wynagrodzenie za pracę otrzymuje od przedsiębiorstwa lub osoby, które mają siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności w innym państwie, podlega ustawodawstwu tego ostatniego państwa, o ile w nim zamieszkuje. Do celów stosowania wspomnianego ustawodawstwa, przedsiębiorstwo lub osoba wypłacająca wynagrodzenie uważana jest za pracodawcę.

Mając na uwadze powyższe, w związku z tym, że praca wykonywana jest na promie podnoszącym polską banderę należy uznać, iż w zakresie ubezpieczeń społecznych

marynarze zatrudnieni na promie m/f „Nils Dacke” co do zasady podlegają polskim przepisom z zakresu zabezpieczenia społecznego.

W konsekwencji, (1) na podstawie art. 6 ust. 1 pkt 1) Ustawy marynarze obowiązkowo podlegają ubezpieczeniom emerytalnemu i rentowym, albowiem

na obszarze Polski (prom podnoszący polską banderę) są pracownikami; (2) na podstawie art. 11 ust. 1 Ustawy obowiązkowo podlegają ubezpieczeniu chorobowemu; (3) na podstawie art. 12 ust. 1 Ustawy obowiązkowo podlegają ubezpieczeniu wypadkowemu.

Zważywszy na wskazane powyżej okoliczności, liczymy na dokładne zbadanie przez Państwa przedstawionej w niniejszym piśmie sprawy. Dla naszej organizacji, od lat związanej z branżą morską szczególnie drogi jest los marynarzy, którzy wykonują ciężką pracę z dala od swoich bliskich i dlatego też, uważamy, iż zdecydowanej reakcji wymaga nawet podejrzenie wystąpienia takiego działania, w wyniku którego mogliby zostać pozbawienia w całości lub w części świadczeń wynikających z przepisów o zabezpieczeniu społecznym.

Przewodniczący MK NSZ „SOLIDARNOŚĆ” przy PŻM
Paweł Kowalski

Odpowiedź z ZUS na pismo KM NSZZ „S” PŻM



CZŁONEK ZARZĄDU
ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH

992900/500/5/2014

Warszawa, dnia 24 kwietnia 2014 r.

Pan
Paweł KOWALSKI
Przewodniczący MK NSZZ „Solidarność”
przy Polskiej Żegludzie Morskiej
Plac Rodła 8
70-419 SZCZECIN

Szanowny Panie Przewodniczący,

W nawiązaniu do Pana pisma z dnia 6 lutego 2014 r. uprzejmie informuję, że uzyskaliśmy wyjaśnienia z Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, z których wynika, że wobec polskich marynarzy wykonujących pracę na statku „Nils Dacke”, pływającym pod polską banderą, zatrudnionych przez pracodawcę z Wyspy Man, zastosowanie ma polskie ustawodawstwo w zakresie zabezpieczenia społecznego zgodnie z art. 11 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 883/2004. W konsekwencji marynarze powinni podlegać obowiązkowi ubezpieczeń społecznych zgodnie z przepisami ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych.

Zakład podjął działania mające na celu wyegzekwowanie obowiązków płatnika składek od pracodawcy. Sprawę prowadzi I Oddział ZUS w Warszawie, który jest wyznaczony do obsługi podmiotów zagranicznych nie mających siedziby w Polsce.

Pracownicy zatrudnieni na statku „Nils Dacke” mają możliwość zwrócenia się o przeprowadzenie postępowania w swojej indywidualnej sprawie wraz z podaniem danych identyfikacyjnych oraz przedłożeniem posiadanych dokumentów potwierdzających okres zatrudnienia i pozwalających na ustalenie podstawy wymiaru składek, bezpośrednio do I Oddziału ZUS w Warszawie bądź do najbliższej jednostki terenowej ZUS.

2 powzianiem,
Członek Zarządu
Paweł Jeroszek

**Pismo Okręgowego Inspektoratu Pracy,
Szczecin 13.01.2014**

**Sz. Pan Andrzej Kościk
Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”**

W odpowiedzi na Pana e-mail z dnia 07.01.2014 r. informuję, że w Okręgowym Inspektoracie Pracy w Szczecinie nie jest zarejestrowany układ zbiorowy pracy dla marynarzy zatrudnionych na statku m/f „NILS DACHE”.

Z posiadanych przez nas informacji wynika, że statek m/f „NILS DACHE” pływa pod polską banderą, ale znajduje się w czarterze „bareboat” - pracodawcą zatrudniającym członków załogi statku jest MIDOCEAN (IOM) Ltd. Port Douglas, Wyspa Man, korzystający z usług pośrednictwa pracy prowadzonych przez jedną z agencji w Szczecinie (Polaris Usługi Morskie Sp. z o.o.). Członkowie załogi statku objęci są układem zbiorowym pracy zawartym pomiędzy pracodawcą a Związkiem Zawodowym Pracowników Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie, pl. Rodła 8. Układ zbiorowy pracy jako dokument dostępny jest dla nich w siedzibie tej agencji i na burcie statku.

OKRĘGOWY INSPEKTOR PRACY
mgr inż. Marian Szyszko

**Pismo Okręgowego Inspektoratu Pracy,
Szczecin 05.02.2014**

**Sz. Pan
Andrzej Kościk
Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”**

W nawiązaniu do pańskiego pisma z dnia 30.01.2014 r. znak KSM „S” - 2/2014 informuję, że:

- w Okręgowym Inspektoracie Pracy w Szczecinie nie jest zarejestrowany układ zbiorowy pracy dla marynarzy zatrudnionych na statku m/f „NILS DACHE” w rozumieniu przepisów Działu 11 ustawy Kodeks Pracy.
- Midocean (IOM) Ltd jest podmiotem zagranicznym, którego nie dotyczą przepisy polskiego prawa pracy odnoszące się do zawierania stosunku pracy na statku.
- Układ zbiorowy pracy, którym są objęci członkowie załogi statku to porozumienie zawarte pomiędzy pracodawcą Midocean (IOM) Ltd a Związkami Zawodowymi Pracowników PŻM, zatytułowane Collective Bargaining Agreement.

W moim piśmie z dnia 13.01.2014 r. znalazła się, dla określenia tego porozumienia, używana powszechnie forma „układ zbiorowy pracy” (według piśmiennictwa dotyczącego międzynarodowego prawa morskiego: Collective Bargaining Agreement (CBA) to morski układ zbiorowy pracy rozumiany jako porozumienie normatywne zawierane pomiędzy reprezentacją pracowników, najczęściej przez związki zawodowe afiliowane przez ITF, a pracodawcą).

Jeżeli użycie przeze mnie określenia układ zbiorowy pracy” w miejsce „porozumienia”, mimo oczywistego i stosowanego często kontekstu, mogło być podstawą do jakichkolwiek wątpliwości co do statusu i rodzaju dokumentów w sprawie to przepraszam.

Pozostaję w nadziei, że wyjaśnienie powyższe zamyka sprawę i kończy wymianę korespondencji w tym zakresie.

OKRĘGOWY INSPEKTOR PRACY
mgr inż. Marian Szyszko



**Nowy poziom wynagrodzeń dla starszego
marynarza według MOP.**

Przedstawiciele ITF spotkali się z reprezentantami Międzynarodowej Federacji Żeglugowej (ISF) w celu ustalenia nowego poziomu minimalnego wynagrodzenia dla stanowiska starszego marynarza. Minimalna płaca według MOP będzie wynosić 592 usd od stycznia 2015 oraz 614 usd od początku 2016 roku. Dotychczasowe wynagrodzenie minimalne wynosiło 585 usd.

ISF i ITF tworzą „Joint Maritime Commission” czyli oficjalne ciało doradzające MOP w sprawach związanych z marynarzami. Wyznaczanie corocznych, minimalnych standardów płacowych dla marynarzy jest zagwarantowane przez Międzynarodową Konwencję o Pracy na morzu (MLC 2006) i jest to jedyny tego typu standard określający gotówkowe minimalne, miesięczne wynagrodzenie dla danego stanowiska. Przypominamy, iż jest to wynagrodzenie podstawowe za 8 godzin pracy od poniedziałku do piątku.



fol. H.S.

25. Rocznicą Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Jubileusz 25. Rocznicę powstania KSMMiR NSZZ „Solidarność” jest wspaniałą okazją do podsumowań i wspomnień.

Każdy Jubileusz to połączenie tradycji z nowoczesnością, doświadczenia z młodością. Przemijają wokół nas ludzie i zdarzenia.

Niezmienne są jedynie zmiany....

Dlatego Jubileusz 25 – lecia naszej Sekcji to okazja, aby przypomnieć sobie najważniejsze fakty i idee ludzi, na których powstał fundament naszej Organizacji.

4 maja 1989r. w Szczecinie przedstawiciele organizacji zakładowych utworzyli Komitet Założycielski Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność” w składzie:

- Janusz Maciejewicz
- Jacek Cegielski
- Andrzej Kościk
- Jerzy Celencewicz
- Paweł Kowalski
- Roman Sidor
- Andrzej Michałowski
- Leszek Stępień
- Jerzy Marciniak
- Kazimierz Kuc

Przypomnijmy:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aby uczcić to wydarzenie, w dniu 28 maja rozpoczęły się uroczystości jubileuszowe, na których obecni byli ludzie zaangażowani w tworzenie i rozwój naszej Organizacji oraz zaproszeni goście.



Program uroczystości Jubileuszu 25-lecia Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Godz. 07.00, Kościół Morski p.w. MBNP i św. Piotra Rybaka, Gdynia ul. Portowa 2.

Msza św. w intencji dziękczynnej za 25 lat KSMMiR NSZZ „Solidarność” z prośbą o Boże błogosławieństwo na dalsze posługiwanie ludziom morza.

Godz. 10.00 – 13.00, Aula im. T. Meissnera Akademii Morskiej w Gdyni ul. Morska 81-87



- Otwarcie uroczystości Jubileuszowych 25-lecia KSMMiR NSZZ „Solidarność”.
- Prezentacja filmu o KSMMiR NSZZ „Solidarność”.
- Wręczenie Honorowych Dyplomów Uznania Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”.
- Recital fortepianowy.
- Zwiedzanie wystawy fotograficznej.

Godz. 13.00

- Wspólne zdjęcie w Auli Akademii Morskiej w Gdyni.

Uroczystość zorganizowana została w Auli Akademii Morskiej w Gdyni - kuźni kadr morskich Rzeczypospolitej, twórców polskiej marynarki handlowej, znakomitych fachowców zatrudnianych na całym świecie.

Akademia Morska stanowiła właściwe i dobre miejsce, aby mówić o prawach pracy marynarzy i o sytuacji polskiego marynarza w dzisiejszej żegludze międzynarodowej.



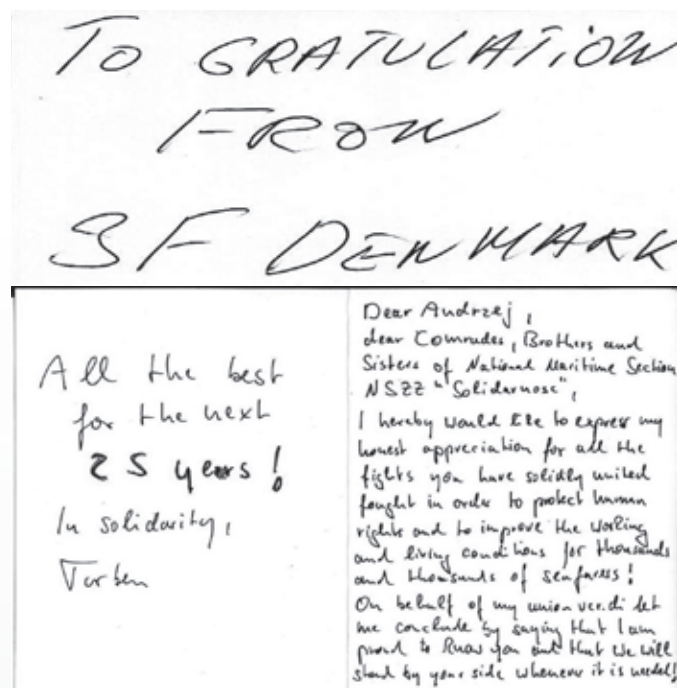
W trakcie uroczystości zostały przyznane Honorowe Dyplomy Uznania Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” dla:

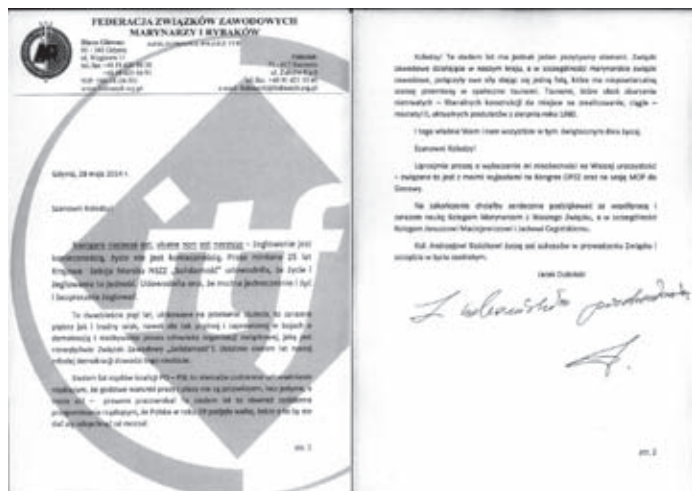
- Pana Profesora Lecha Kaczyńskiego – Prezydenta Rzeczypospolitej Polski – za:
- szczególne zasługi dla KSMMiR NSZZ „Solidarność” (m.in. afiliacja naszej Sekcji w ITF – Międzynarodowej Federacji Transportowców),
- współudział w tworzeniu polskiej legislacji morskiej i Ustawy z 23 maja 1991 roku o pracy na morskich statkach handlowych,

- Ojca Edwarda Pracza – Europejskiego Koordynatora Duszpasterstwa Ludzi Morza za:
- prowadzenie działalności dla polskich i zagranicznych marynarzy w polskich portach bez względu na narodowość i wyznaczenie zapewniających udogodnienia i usługi socjalne, kulturalne, rekreacyjne zgodnie z wymaganiami Konwencji o Pracy na Morzu, 2006 (MLC),
- za obronę podstawowych praw marynarzy w szczególności marynarzy pokrzywdzonych i potrzebujących pomocy, dla 3 zagranicznych związków zawodowych – duńskiego 3F, szwedzkiego SEKO oraz niemieckiego Ver'di za:
- wieloletnią współpracę i pomoc w obronie polskich marynarzy,
- wspieranie działań KSMMiR NSZZ „Solidarność”.



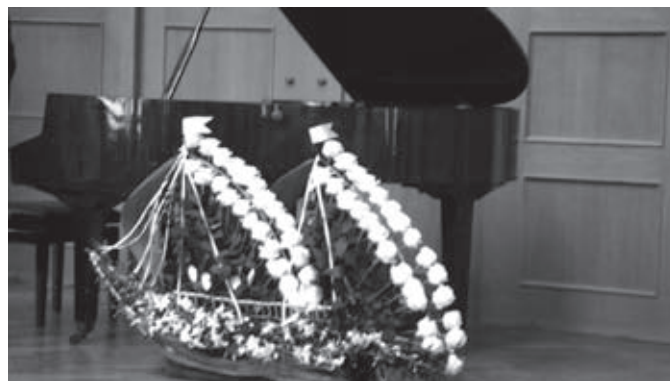
Podczas uroczystości wręczone zostały Andrzejowi Kościkowi - Przewodniczącemu Rady Krajowej Sekcji Morskiej upominki oraz listy gratulacyjne od przedstawicieli duńskiego 3F, szwedzkiego SEKO, niemieckiego VER'DI i od zaproszonych przedstawicieli polskich związków zawodowych: Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Marynarzy i Oficerów oraz od Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Był to bardzo miły gest świadczący o wzajemnej współpracy i wspólnym działaniu na rzecz i w imieniu marynarzy





Uroczystość zorganizowana została w Auli Akademii Morskiej w Gdyni - kuźni kadr morskich Rzeczypospolitej, twórców polskiej marynarki handlowej, znakomitych fachowców zatrudnianych na całym świecie.

Akademia Morska stanowiła właściwe i dobre miejsce, aby mówić o prawach pracy marynarzy i o sytuacji polskiego marynarza w dzisiejszej żegludze międzynarodowej.



Zwieńczeniem uroczystości był recital fortepianowy młodego, utalentowanego absolwenta studiów pierwszego stopnia Akademii Muzycznej w Gdańsku – Macieja Skrzyńskiego, który brawurowo wykonał utwory Fryderyka Chopina – Polonez A-dur op.40 nr 1, Etiuda C-moll op.10 nr 12 oraz Walc cis-moll op.64 nr 2.

Zdjęcia: Stanisław Podgórski



Gdynia 28.05.2014 r.

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków

XIII Walne Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność”

W dniach 28-29 maja 2014 roku odbyło się w Gdyni XIII Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „S”.

Wybrani Delegaci z poszczególnych Organizacji, które znajdują się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej podejmowali decyzję o wyborze władz KSMMiR na najbliższe cztery lata.

Obecnych na Sali było 39 Delegatów.

Przewodniczącym Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wybrany został jednogłośnie ANDRZEJ KOŚCIK.

Wybrany Przewodniczący podziękował zebranim Delegatom za okazane zaufanie.



Andrzej Kościk – wybrany Przewodniczący Rady Sekcji
Zdjęcie: Olga Zielińska

Powiedział między innymi: „...Mamy sprzyjający wiatr, jesteśmy w momencie, kiedy możemy wspólnie pchnąć nasz żaglowiec i razem obrać właściwy kurs...”

W wyniku głosowania, wybrani zostali członkowie Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.

Przyjęto 18 osobowy skład Rady Sekcji na kadencję 2014-2018:

- Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady KSMMiR
- Jacek Cegielski – OM NSZZ „S” MiR
- Krzysztof Dośła – OM NSZZ „S” MiR
- Piotr Gajos – OM NSZZ „S” PŻB
- Bogusław Kaim – OM NSZZ „S” MSiPR
- Magdalena Karp – OM NSZZ „S” MiR
- Andrzej Kosuda – OM NSZZ „S” PŻM
- Paweł Kowalski – OM NSZZ „S” PŻM
- Jacek Kramarczyk – OM NSZZ „S” PŻM
- Tymoteusz Listewnik –OMK NSZZ „S”
- Kazimierz Mackało – DALMOR NSZZ „S”

- Adam Mazurkiewicz – KSMMiR NSZZ „S”
- Piotr Nowicki – OMK NSZZ „S”
- Remigiusz Rymaszewski – OM NSZZ „S” PŻM
- Kazimierz Sikora – PŻB NSZZ „S”
- Roman Smulski PRCiP NSZZ „S”
- Bożena Szmajdzińska OMK NSZZ „S”
- Teresa Wcisło DALMOR NSZZ „S”

Wybrano również skład Komisji Rewizyjnej KSMMiR:

- Mirosława JÓZEFOWICZ
- Maria KUCHARSKA
- Barbara KUBACH-CHEŃCIŃSKA
- Jan GIERKE
- Jarosław SOKOŁOWSKI



Zdjęcie Olga Zielińska

Delegaci z Organizacji Marynarzy Kontraktowych przedstawili zebranim treść Apelu III Walnego Zebrania Delegatów Organizacji Marynarzy Kontraktowych zwracając się z prośbą o poparcie.

Treść Apelu:

Apel

**III Walnego Zebrania Delegatów Organizacji
Marynarzy Kontraktowych
NSZZ „Solidarność”**

skierowany do najwyższych krajowych władz
Związku w sprawie przynależności do NSZZ „Soli-
darność” marynarzy zatrudnianych wyłącznie przez

obcych pracodawców poza obszarem Rzeczypospolitej Polskiej oraz ich obsługi związkowej.

Delegaci III WZD OMK NSZZ „Solidarność” reprezentujący ponad 1300 polskich marynarzy apelują do krajowych władz NSZZ „Solidarność” o wprowadzenie regulacji wewnątrzzwiązkowych usprawniających przynależność do związku oraz obsługę związkową w tak specyficznej sytuacji, w jakiej znajdują się marynarze mogący znaleźć zatrudnienie wyłącznie na statkach obcych armatorów/pracodawców poza obszarem RP.

Fizyczny brak miejsc pracy u polskich armatorów i statutowa możliwość przynależności do NSZZ „Solidarność” wyłącznie poprzez organizację zakładową / międzyzakładową – nie mogącą działać tak samo jak jej organ rejestrujący na terenie obcego państwa – stwarza wiele komplikacji przy naborze do Związku i prowadzenia skutecznej działalności związkowej w zakresie obrony godności, praw i interesów pracowniczych tych marynarzy.

Bezpośrednia i skuteczna pomoc członkom związku pracującym w tak specyficznych warunkach na otwartym, międzynarodowym rynku pracy wymaga od Związku prowadzenie specyficznej działalności. Brak odpowiedniego uwzględnienia tego w wewnętrznych uregulowaniach całego Związku powodować może niepotrzebne konflikty.

III WZD OMK NSZZ „Solidarność” wnioskuje do władz Krajowych Związku o dokonanie z udziałem przedstawicieli Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków rzetelnej analizy w celu opracowania i wprowadzenia odpowiednich zmian w wewnętrznym prawie NSZZ „Solidarność”

III WZD OMK NSZZ „Solidarność” zwraca się do NSZZ „Solidarność” o poparcie niniejszego apelu.

Szczecin 14 kwiecień 2014 r.

Delegaci WZD KSMMiR jednogłośnie wyrazili poparcie dla treści cytowanego powyżej Apelu III WZD Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

B.S.



Zdjęcie: Stanisław Podgórski



Zdjęcie: Stanisław Podgórski

Wybrano skład Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „S”

Na I Posiedzeniu Rady KSMMiR członkowie Rady wybrali Prezydium na Kadencję 2014-2018 w następującym składzie:

- Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady
- Jacek Cegielski - Wiceprzewodniczący Rady
- Magdalena Karp - Sekretarz Rady
- Adam Mazurkiewicz – Skarbnik Rady
- Tymoteusz Listewnik - Członek Prezydium Rady
- Roman Smulski – Członek Prezydium Rady
- Paweł Kowalski - Członek Prezydium Rady
- Kazimierz Sikora – Członek Prezydium Rady
- Teresa Wcisło - Członek Prezydium Rady



Zdjęcie: Olga Zielińska

Wyniki wyborów w Organizacjach znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków

NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej

W dniu 23 marca 2014 r. odbyło się Walne Zebranie Delegatów NSZZ „Solidarność”.

Delegaci wybrali na kadencję 2014-2018 Zarząd Organizacji w następującym składzie:

- Kazimierz Sikora – PRZEWODNICZĄCY
- Andrykowski Bogusław
- Bartoszek Alina
- Gryń Marek
- Jędrzejewska Dorota
- Kamiński Andrzej
- Karol Włodzimierz
- Kucharska Maria
- Mroczyński Wojciech
- Palinkiewicz – Stachowiak Paulina
- Radzikowski Marek
- Ziobro Adam
- Ziółkowska Renata

Członkami Komisji Rewizyjnej zostali wybrani:

- Piotr Gajos
- Malikowski Stanisław
- Stankiewicz Marek

NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych

Delegaci wybrali na kadencję 2014-2018 Zarząd Organizacji w następującym składzie:

- Bogusław Kaim - PRZEWODNICZĄCY
- Alicja Gałęcka
- Konrad Adamczyk
- Grzegorz Mączka
- Józef Wicki
- Jerzy Wiśniewski

Skład Komisji Rewizyjnej

- Andrzej Hewelt
- Radosław Sośnik
- Adam Wiedlak

Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków

Delegaci wybrali na kadencję 2014-2018 Zarząd Organizacji w następującym składzie:

- Magdalena Karp – PRZEWODNICZĄCA
- Jacek Cegielski
- Grzegorz Daleki
- Andrzej Kościk
- Jolanta Mackiewicz
- Mieczysław Marjański
- Romuald Oziewicz





Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”

Dnia 14.04.2014 odbył się III Walny Zjazd Delegatów Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność. Podczas posiedzenia złożono sprawozdanie z mijającej kadencji 2010-2014, wybrano władze OMK na nową kadencję 2014-2018

Skład Komisji OMK:

- Tymoteusz Listewnik -PRZEWODNICZĄCY
- Piotr Nowicki
- Krzysztof Szulc
- Bożena Szmajdzińska
- Krzysztof Tarka
- Janusz Maciejewicz
- Piotr Caban
- Zbigniew Sękowski
- Leszek Lawrenc
- Stanisław Podgórski

Skład Komisji Rewizyjnej

- Katarzyna Malan
- Barbara Kubach
- Adam Anioła
- Piotr Łowicki

Wybrano także:

16 Delegatów na Walny Zjazd Delegatów Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ Solidarność

9 Delegatów na Walny Zjazd Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność



NSZZ „Solidarność”

Przy Polskiej Żegludzie Morskiej

Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność”
przy PŻM

NSZZ „Solidarność”

Przy Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnianych i Podwodnych

Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność”
w PRCiP Gdańsk Sp. z o.o.

NSZZ „Solidarność”

„Dalmor”

Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność”
Dalmor S.A.

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców



Sekcja Transportu Morskiego Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) w walce o prawa i bezpieczeństwo europejskich marynarzy

Jako, że niemal 70% prawa dotyczącego Polski stanowiąc jest w Brukseli, nie do przecenienia z punktu widzenia interesów marynarzy jest możliwość wpływania na politykę UE za pośrednictwem ETF, której to Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest członkiem założycielem.

Z ostatnich wydarzeń na przestrzeni od czerwca 2013 do lutego 2014 roku na uwagę zasługuje wejście w życie Dyrektywy 2009/13/EC wdrażającej porozumienia pomiędzy ETF a ECSA (Zrzeszeniem Armatorów Europejskich) dotyczące MLC 2006 (Konwencji o Pracy na Morzu). Cieszy nas marynarzy, że w/w Dyrektywa idzie dalej, poprzez włączenie korzystniejszych warunków, takich jak postanowienia o corocznych urlopach, warunki BiHP, wystawianie świadectw zdrowia oraz zastosowanie MLC na statkach o tonażu poniżej 200 ton brutto.



Dzięki intensywnemu lobbowaniu przez ETF, Dyrektywy dotyczące obowiązków Państwa bandery (FSR) oraz Kontroli Państwa Portu (PSC) zostały ulepszone a UE będzie najbardziej rozwiniętym regionem na świecie co do egzekwowania Konstytucji Marynarskiej (MLC 2006).

W ostatnim okresie opublikowany został Raport Sekretarza Generalnego ETF No. 9 za okres czerwiec 2013-luty 2014 (wersja PL do pobrania na stronie <http://www.marynarz.org/> w zakładce: Biblioteka).

Sekcja Morska ETF w natarciu:

1. Lobbowanie w Parlamencie Europejskim w s. praw pracowniczych dla marynarzy
2. Krytyka ze strony ETF pod adresem Komisji Europejskiej
3. Projekt Mapowania Kariery dla marynarzy
4. Studium dot. sektora promowego w Zach. Basenie Morza Śródziemnego oraz w Kanale Angielskim i na Morzu Północnym
5. Deklaracja ETF-ECSA ws. zagrożenia piractwem
6. Walka z zapędami KE dot. liberalizacji portowych usług techniczno-nautycznych
7. Sektorowy Dialog Społeczny - Sprawiedliwy Handel w Żegludze

Blizsze spojrzenie na wybrane tematy:

Po wielu latach intensywnego lobbowania, determinacja ETF opłaciła się, ponieważ w dniu 18 listopada 2013 roku Kolegium Komisarzy przyjęło wielce spóźniony fragment regulacji mający na celu odwołanie reżimu wyłączeń dotyczących marynarzy, za pomocą poprawek do odnośnych Dyrektyw - ERZ (Europejskie Rady Zakładowe), przenoszenie przedsiębiorstw, zwolnienia grupowe, informacje i konsultacje, niewypłacalność pracodawcy - celem traktowania marynarzy na równi z pracownikami lądowymi. Trwająca procedura legislacyjna weszła w fazę aktywną na poziomie Parlamentu Europejskiego, lecz ku wielkim obawom Sekcji Transportu Morskiego ETF, sprawozdawczyni w Parlamencie Europejskim usiłowała naruszyć co początkowo było ogólnie pozytywną propozycją. Sekcja przeprowadziła aktywny kontratak przy wsparciu licznych eurodeputowanych - aby zagwarantować, że głosowanie w Parlamencie Europejskim przyniesie pozytywny wynik. Ku wielkiej satysfakcji ETF, w dniu 18 marca Komisja Zatrudnienia PE odrzuciła sprawozdanie pani Ronzulli dzięki temu, że tekst nie zawierał dostatecznych gwarancji ochrony praw socjalnych pracowników morskich. Oczekuje się obecnie, że Komisja ponownie przedłoży swe propozycje do Parlamentu Europejskiego po wyborach w maju 2014 roku.

Rewizja Wytycznych Pomocy Publicznej (SAG) dla transportu morskiego



Po oświadczeniu Komisji w październiku 2013 roku, ETF publicznie skrytykowała Unię Europejską za utratę złotej okazji powiązania pomocy publicznej dla branży żeglugowej z tworzeniem miejsc pracy i poprawą szkolenia marynarzy Wspólnoty. Dla afiliantów ETF decyzja DG Konkurencja aby pozostawić reżim SAG bez zmian jest straconą okazją do budowy sukcesu za pomocą pozytywnych środków na rzecz żeglugi europejskiej i zagwarantowania rozwoju miejsc pracy dla Europejczyków.

Sekcja kontynuuje swą kampanię

W tej sytuacji, ETF wystosowała ostre w słowach oświadczenie dla prasy, podkreślając, że jeśli chodzi o europejskich marynarzy opcja „nie robienia nic” uznana została za szkodliwą dla branży, pozwalając spółkom żeglugowym na dalsze wykorzystywanie podatku tonażowego dla swych własnych celów, dając w zamian niewiele albo zgoła nic.

Bardzo rozczarowuje, że w przeglądzie SAG celowo zostało zignorowane stałe żądanie ze strony ETF, tzn. sprecyzowanie kto właściwie powinien być określony mianem „bona fide” marynarza Wspólnoty, ponieważ aktualna definicja „Marynarzy wspólnotowych” wykorzystywana przez Komisję Europejską - **„wszyscy marynarze podlegający opodatkowaniu i/lub składkom na ubezpieczenia społeczne w Państwie Członkowskim”** - jest nie do zaakceptowania a jej poprawność prawna jest wątpliwa. ETF nadal będzie prowadziła kampanię przeciwko aktualnej definicji, której zastosowanie w kontekście krajowym doprowadziło do niedopuszczalnych nadużyć, generując w istocie sposób na dostęp do Europejskich miejsc pracy dla każdego.

Sekcja jest zdeterminowana bardziej niż kiedykolwiek dla zagwarantowania, że jej uzasadniony postulat zostanie wysłuchany. Dlatego MTS (Sekcja Transportu Morskiego) zwróciła się za pośrednictwem listu do Komisarza odpowiedzialnego za konkurencję, Joaquína Almunia, informując go, że nie jest pozbawiony podstaw wymóg aby ulgi podatkowe generowały wzrost miejsc pracy dla obywateli europejskich. W przeciwnym razie podstawy umiejętności w Europie, od których zależy europejski klaster morski, doznają szkody.

Jednym z najważniejszych wydarzeń mijającego okresu wskazywanych przez Eduardo Chagas’a (Sekretarz Generalny ETF), w odniesieniu do branży morskiej jest wspólna deklaracja ETF oraz ECSA wzywająca Unię Europejską do powstrzymania zagrożenia piractwem w Zatoce Gwinejskiej.

W tym punkcie, warto również odnieść się do zapisów układów zbiorowych akceptowanych przez ITF.

W zależności od rodzaju układu zbiorowego (CBA), którym objęty jest statek, istnieją dwie listy stref wojennych i podwyższonego ryzyka:

1. IBF agreement – wyznaczone przez IBF Warlike Operation Areas Committee
2. non-IBF (TCC) agreement – wyznaczone przez ITF

Te dwie listy są bardzo zbieżne i wskazują obszary, przez które przepłynięcie może powodować zagrożenie dla życia marynarzy, czy to przez toczące się w tych rejonach konflikty zbrojne, czy przez zwiększone ryzyko atakami pirackimi.

Jeżeli statek jest objęty układem zbiorowym pracy akceptowanym przez ITF (ITF TCC CBA), to marynarz przed wpłynięciem w taką strefę powinien być poinformowany o tym fakcie oraz ma prawo zmustrowania na koszt armatora w ostatnim porcie poprzedzającym wpłynięcie w strefę. Jeżeli podejmie decyzję o przepłynięciu przez ten obszar to za ten okres, gdy statek przebywa w strefie podwyższonego ryzyka powinien otrzymywać dodatkowe wynagrodzenie.

27 września 2013 roku, ETF i ECSA wspólnie wezwały Unię oraz państwa członkowskie, by te w dalszym ciągu prowadziły kampanię zwalczającą piractwo we wschodniej Afryce, oraz by te działania zostały rozszerzone na obszar Zatoki Gwinejskiej.

Bezpieczeństwo marynarzy musi być uznawane za priorytet w kontekście polityki UE.

Analizując stan obecny, we wspólnej deklaracji partnerzy społeczni transportu morskiego wskazali wiele czynników, które zwiększyły bezpieczeństwo żeglugi i zmniejszyły liczbę ataków pirackich u wybrzeży Somalii. Wymieniono m.in. europejskie czy międzynarodowe jednostki marynarki wojennej patrolujące szerokie rejony wybrzeży, najlepsze praktyki zmniejszające słabe punkty obrony na statku czy korzystanie z prywatnych, uzbrojonych strażników czy oddziały ochrony statku na pokładzie. Jednocześnie wskazano, że te działania nie mogą zostać zaprzestane ani skupione w jednym miejscu.

Piractwo w zachodniej części Afryki jest ściśle powiązane z kradzieżą ropy naftowej, korupcją oraz kryminalizacją marynarzy. Ataki pirackie w tym obszarze stają się coraz brutalniejsze oraz zwiększa się liczba porwań marynarzy i statków. Rok 2013 zamknęły 53 takie zdarzenia, natomiast początek 2014 wskazał na tendencję wzrostową.

ETF oraz ECSA wezwały wszystkie zainteresowane strony, by te użyły wszystkich możliwych narzędzi, które okazały się skuteczne we wschodniej Afryce, by powstrzymać zjawisko piractwa w Zatoce Gwinejskiej. Takie działania wymagają zaangażowania UE na wielu płaszczyznach: politycznej, dyplomatycznej, handlowej, pomocy rozwojowej czy zaangażowania militarnego.

Grzegorz Daleki

PORADY DLA MARYNARZY

Procedury zachowania się załogi w przypadku ataku piratów

Działania prewencyjne armatora:

- Zespół okrętowy (załoga) powinien być odpowiednio przeszkolony, odnośnie odpowiedniego zachowania się na wypadek ataku. Szczególną uwagę należy położyć na przeszkolenie kapitana jednostki.
- Wiedza na temat możliwego zagrożenia (lokalizacji ataków, możliwych przeciwdziałań) powinna być regularnie uaktualniana i dostarczana do kapitana jednostki – zarówno przed jak i w czasie przepływu przez zagrożone atakiem terytorium.
- The Ship Security Plan (SSP) powinien również obejmować informacje w przypadku ataku piratów na jednostkę. SSP powinien być również uzupełniony o aktualną listę regionalnych nabrzeżnych wojskowych ośrodków informacyjnych lub pływających w danym regionie jednostek wojskowych. Szczegółowe procedury w przypadku ataku piratów powinny być objęte w planie.
- SSP powinien zawierać szczegółowe informacje na temat możliwego działania załogi, procedur radiowych oraz pozostałych procedur odnośnie meldunku ataku
- Ważna jest również wiedza na temat możliwości własnej jednostki a także wszelkich jej wad – tzw. słabych punktów (np. osiąganey przez jednostkę szybkości, wolnej burty itp.). W czasie przepływu jednostki przez obszar zagrożenia wymagana jest zwiększona czujność na tego typu punkty.
- Dostarczanie w miarę aktualnych informacji na temat ostatnich ataków oraz rozwoju sytuacji w obszarze potencjalnego zagrożenia.
- Należy zaznajomić załogę z możliwymi zagrożeniami oraz sposobami ich uniknięcia może to zostać dokonane poprzez szkolenie prowadzone przez kapitana statku lub oficera ochrony statku (SSO) przy użyciu plakatów zawieszonych na pokładzie lub też zwykłych ulotek informacyjnych.
- Upewnić się, czy jednostka dysponuje odpowiednim wyposażeniem, które może zostać użyte w celu uniknięcia ataku piratów, oraz wyposażeniem używanym w celu obronnym przypadku bezpośredniego zagrożenia.
- Zapewnić załodze fizyczne i psychiczne środki na wypadek ataku.
- Od samego początku tranzytu przez zagrożone obszary armator jednostki powinien być gotowy na wypadek ewentualnego ryzyka finansowego – powinien liczyć się z wszelkimi możliwymi negatywnymi konsekwencjami, które mogą wystąpić w przypadku transportu przez zagrożone terytorium.
- W przypadku niemożliwości uniknięcia przepływu przez obszar wysokiego ryzyka armator powinien być przygotowany na podjęcie natychmiastowych działań w przypadku nagłego ataku na jednostkę.
- W firmie jak i na pokładzie statku powinny być ustanowione procedury zarządzania kryzysowego zgodne z zaleceniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej jak i innych organizacji.
- Upewnić się czy prowadzone szkolenia dla załogi są prowadzone na odpowiednim poziomie merytorycznym przez kompetentne osoby zaznajomione z tą tematyką.
- Wyposażenie musi dobrze działać (węże pożarnicze, pompy, sprzęt komunikacyjny, urządzenia ochronne itd.). Dodatkowo wokół statku można rozmieścić drut kolczasty.
- Dobrze przygotowany, szczegółowy plan kursu powinien uwzględniać wszelkie zagrożenia włącznie z warunkami atmosferycznymi, porą dnia przepływu (zwykle ataki na jednostkę mają miejsce w czasie dnia).
- Armatorom narażonych na ataki piratów jednostek zaleca się powiadamianie Morskiego Centrum Bezpieczeństwa Półwyspu Afrykańskiego o planowanej trasie także aktualnej pozycji – do tego celu służy rejestracja internetowa. Nie należy spodziewać się odpowiedzi, jednakże samo powiadomienie powoduje śledzenie jednostek na radarze.
- Armatorzy jednostek powinni również zabezpieczyć na wypadek ataku odpowiednie pomieszczenia, z których można będzie zachować kontrolę nad jednostką.
- Powinno się również przygotować bezpieczne miejsce zbiórki załogi na wypadek ataku - z odpowiednią komunikacją.
- Należy również pamiętać, że bezpieczeństwo załogi pozostaje cały czas priorytetem.
- Jeżeli niemożliwe jest zachowanie odpowiednich procedur bezpieczeństwa, armator/kapitan statku powinien brać pod uwagę zmianę kursu, celem nienarażania życia załogi.
- Nie jest zalecane używanie broni przez załogę, bowiem może spowodować eskalację agresji.

Działania w czasie przepływu przez obszar wysokiego ryzyka

- Armatorom narażonych na ataki piratów jednostek zaleca się powiadamianie Morskiego Centrum Bezpieczeństwa Półwyspu Afrykańskiego o planowanej trasie, a także aktualnej pozycji statku – do tego celu służy rejestracja internetowa na stronie organizacji. Nie należy spodziewać się odpowiedzi ze strony organizacji, jednakże samo powiadomienie powoduje śledzenie jednostki na radarze.
- Kapitan jednostki powinien najszybciej jak to możliwe ocenić ryzyko. W przypadku jakiegokolwiek przeczucia ataku powinien jak najszybciej kontaktować się z IMB PRC.
- Jeżeli to możliwe jednostka powinna utrzymać dystans powyżej 600 mil morskich od wschodniej Somalii i Zatoki Adeńskiej oraz 250 mil morskich na południe od 10 N równoleżnika.
- By zwiększyć czujność i upewnić się czy wystarczające środki są zaangażowane – kapitan statku powinien informować załogę na temat wszelkich środków zaradczych na wypadek ataku.
- Przed przechodzeniem przez obszar wysokiego ryzyka należy przeprowadzić próbne ćwiczenia na wypadek ataku, ćwiczenia pożarowe, ćwiczenia służb odpowiedzialnych za usuwanie uszkodzeń.
- Należy upewnić się, że całe konieczne wyposażenie działa w sposób poprawny (węże pożarnicze, pompy, sprzęt komunikacyjny, urządzenia ochronne itd.).
- Zapewnić w miarę silne światło na burtę, dziób oraz rufę – należy jednak zachować przy tym szczególną ostrożność – silne światło nie może utrudniać procesu sterowania jednostką oraz jej nawigacji.
- Statek powinien stosować się do przepisów zawartych w Międzynarodowych Przepisach Przeciwno Kolizji Na Morzu (COLREG).
- Należy upewnić się, że jednostka przepływa przez wyznaczony korytarz. Kapitan jednostki, pomimo używania the Maritime Security Patrol Area (MSPA) jest zobligowany do nieustannego obserwowania otoczenia celem jak najszybszego wykrycia niebezpieczeństwa. Należy zaznaczyć, że od czasu do czasu dochodzi do ataków na jednostki także w wyznaczonym korytarzu.
- Na mostku należy trzymać fotografie statków bazowych – należy szybko powiadomić odpowiednie podmioty w przypadku ich zauważenia.
- W czasie przepływu przez obszar wysokiego ryzyka należy podjąć dodatkowe środki ostrożności, m.in.:

utrzymywać stałą (24-godzinną) wachtę oraz nieustannie obserwować ekran radaru.

- Załoga powinna stale wypatrywać małych podejrzanych łodzi – odpowiednio wczesne zaobserwowanie oraz właściwa ocena pozwoli kapitanowi zwiększyć szybkość statku oraz podjąć odpowiednie manewry celem ucieczki przed piratami. Jednocześnie w czasie ucieczki należy zgłosić prośbę o pomoc do odpowiedniej instytucji np. IMB PRC.
- Zaobserwowanie na morzu statku bazowego piratów należy zgłosić do IMB PRC pod nr telefonu: +603 2031 0014 / +603 2078 5763 a także do MSCHOA.
- Zachować uwagę w przypadku podejrzanych jednostek płynących za statkiem. Użyć dzwonków, świateł, aby ostrzec piratów, że zostali zauważeni przez załogę. Uwaga -należy zachować ostrożność w przypadku użycia latarni pokładowej zgodnie z zasadami „bezpiecznej nawigacji”.
- Warto rozważyć rozwinięcie drutu kolczastego wokół rufy – oraz innych nisko położonych punktów statku.
- Należy pamiętać, że priorytetem pozostaje bezpieczeństwo załogi.

Organizacje wspierające:

Centrum Bezpieczeństwa Morskiego-Rogu Afryki (MSCHOA) jest centrum koordynacji UE; kontakt: MSCHOA (<http://www.mschoa.org/Pages/default.aspx>),

Tel: +44 (0) 1923 958545,

Fax: +44 (0) 1923 958520,

Email: postmaster@mschoa.org

IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC)

jest 24 godzinnym centrum dla kontaktu kapitana statku i operatora w przypadku ataku piratów
<http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre>

CC IMB (Asia Regional Office),

PO Box 12559, Kuala Lumpur, 50782, Malaysia.

Tel: + 60 3 2078 5763

Fax: + 60 3 2078 5769

Telex: MA34199 IMBPCI

E-mail: imbkl@icc-ccs.org piracy@icc-ccs.org

24 Hours Anti Piracy HELPLINE

Tel: + 60 3 2031 0014

Pozostałe organizacje zajmujące się zwalczaniem piractwa – informacje dostępne na stronie:
<http://oceansbeyondpiracy.org/obp/matrix/counter-piracy-activities-static>

Z DZIAŁALNOŚCI ORGANIZACJI MARYNARZY KONTRAKTOWYCH

Informacje dotyczące projektu Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 11 lutego 2013 w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych

Informujemy wszystkich zainteresowanych, iż projekt rozporządzenia dotyczącego, między innymi, procedur wydawania świadectw GMDSS nadal jest uzgadniany z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju.

Uzgodnienia trwają już blisko rok czasu i zgodnie z ustawą nowelizacyjną powinny się zakończyć do dnia 21 stycznia 2014 roku. Nasza Organizacja w ramach konsultacji społecznych jak i blisko 30 innych instytucji, uczelni dostały czas 21 dni na wniesienie uwag. Patrząc na ostatnią wersję projektu przedłużające się uzgodnienia są niekorzystne ponieważ oficerowie z działu pokładowego nadal są zobowiązani do zdawania odnawiających egzaminów operatora GMDSS co 5 lat.

OMK podejmowało regularne działania monitorujące losy projektu i z ostatnich informacji, po konferencji uzgodnieniowej dnia 26.06 wynika, iż ostatnią kwestą do ustalenia na dzień dzisiejszy jest przyjęcie procedury na podstawie której będzie zatwierdzana praktyka morska, np. wyciąg z pływania, zaświadczenie od kapitana statku, itp.

Z naszej strony, jako OMK złożyliśmy wniosek aby przyjęta procedura była możliwa do wypełnienia dla marynarzy, którzy będą odnawiali świadectwo operatora GMDSS tuż po wejściu w życie rozporządzenia. Wskazaliśmy możliwe problemy, które mogłyby wynikać z dodatkowych warunków dotyczących poświadczenia praktyki w obsłudze stacji GMDSS za ostatnie 5 lat.

T.L.

Problemy z egzaminami na Starszych Oficerów-aktualności

07.04.2014 r. odbyło się spotkanie Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju na którym Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność przedstawiła problem, z jakim zmagają się absolwenci uczelni morskich po wejściu w życie nowego Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich z 19 sierpnia 2013 r. Przedstawiliśmy złożoność problemu i wyraziliśmy zaniepokojenie obecną sytuacją.

Ministerstwo zapoznało się z problemem i razem z Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną pracowało nad możliwymi rozwiązaniami. Na dzień zamknięcia Biuletynu Morskiego opracowano tabelę uznań uczelni mor-

skich w poszczególnych latach która jest dostępna między innymi na stronie www.omk.org.pl. Ministerstwo przekazało także, iż trwają prace nad zmianami legislacyjnymi umożliwiającymi podchodzenie do egzaminów absolwentom studiów niestacjonarnych w latach 2006 – 2011 na odrębnych zasadach.

Po ostatnich informacjach Organizacja Marynarzy Kontraktowych wystąpiła ponownie do Ministerstwa o wskazanie przybliżonych dat wprowadzenia w życie nowych zasad aby marynarze mogli w jakikolwiek sposób planować podwyższanie kwalifikacji.

Kolejna wiadomość dotycząca spółki GERWIL CREWING Polska

Informujemy marynarzy, którzy pracowali na holenderskich barkach poprzez firmę Gerwil, iż dostaliśmy odpowiedź z Okręgowej Inspekcji Pracy w Poznaniu dotyczącej pokrzywdzenia praw pracowniczych marynarza z naszej Organizacji

Przekazujemy, tą informację na forum publicznym ze względu na fakt, iż po opublikowaniu pierwszej wiadomości zgłosiło się do nas kilku innych pokrzywdzonych marynarzy, którym nie mogliśmy pomóc ze względu na brak przynależności do OMK. OIP potwierdziła nieprawidłowości, pracodawca nie przedstawił dokumentów potwierdzających naliczenie i wypłacenie świadczeń pieniężnych za pracę wykonywaną na barce. Okręgowa Inspekcja Pracy skierowała nakaz płatniczy zobowiązujący do niezwłocznego wypłacenia należności. Niestety, z jeszcze nieznanym nam przyczyn, prokuratura okręgowa w Poznaniu odmówiła wszczęcia postępowania. Pismo w tej sprawie „idzie” do nas już blisko miesiąc.

T.L.

Ubezpieczenia NNW dla wszystkich członków OMK NSZZ Solidarność !!!

Po długich przygotowaniach Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność udało się wprowadzić w życie projekt ubezpieczeń NNW dla wszystkich członków OMK.

Był to bardzo skomplikowany proces, jednak z dumą możemy ogłosić, że już od 01-06-2014 r. ubezpieczenia są nieodłącznym elementem przynależności do Związku. Największym sukcesem jest fakt, iż nie ponosi się za to żadnej dodatkowej opłaty a ciężar pokrycia ubezpieczeniem ponosi w całości OMK.

Każdy nowy członek zapisujący się do Solidarności poprzez OMK jest z „automatu” pokryty takim ubezpieczeniem. Dzięki temu, poza ochroną Związku dzięki przynależności do struktur ITF, marynarze mogą korzystać z do-

datkowego ubezpieczenia będąc również na lądzie, kiedy to armator nie zapewnia żadnej ochrony.

Dla istniejących już członków Komisja OMK stworzyła 3 główne pakiety ubezpieczeń, w zależności od stażu członkowskiego. Pierwszy pakiet obejmuje wszystkich i dotyczy ubezpieczenia z tytułu śmierci NNW. Drugi i trzeci pakiet to ubezpieczenie z tytułu śmierci NNW oraz uszczerbek na zdrowiu, różniące się kwotą ubezpieczenia dla marynarzy z 5 letnim stażem członkowskim oraz powyżej 10 lat. Informujemy, że ubezpieczeniem pokryte są również strefy działań pirackich. Warto też podkreślić, że składka członkowska nie uległa zmianie po wprowadzeniu nowego projektu, a jedyny warunek, jaki muszą spełniać członkowie Związku to regularnie opłacane składki członkowskie.

P.N.

Turniej brydżowy pod patronatem Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Organizacja Marynarzy Kontraktowych planuje zorganizować otwarty Turniej Brydżowy, z którego wpisowe (25 zł od osoby) zostanie przeznaczone na pomoc chorym dzieciom z rodzin marynarskich.

Planowany termin: 31 sierpnia 2014 r. w restauracji „CEREMONIA” ul. Janickiego 33 Szczecin. Początek godz.: 10 30 zakończenie ok. godz. 17 00. Turniej Regionalny: 3 sesje po 10 rozdań na zapis maxowy.

Na Turnieju będzie obowiązywać polityka systemowa PZBS, i regulamin PZBS.

Zebrane środki przekazane będą na Stowarzyszenie Pomocy Chorym Dzieciom Liver Cel: SMERFNY FUNDUSZ GARGAMELA, Kraków, ul. Stojałowskiego 39/21. Raiffeisen Bank Polska Oddział Kraków nr 19 1750 0012 0000 0000 2068 7436

SMERFNY FUNDUSZ GARGAMELA został utworzony przez dziennikarza Marka Szymańskiego, a zasilany jest przez wpłaty marynarzy z całego świata.

Pan Marek Szymański jest emerytowanym dziennikarzem i wydaje charytatywnie codzienną gazetkę on

– line z newsami oraz informacjami o Smerfnym Funduszu Gargamela, którą przesyła na statki, gdzie znajdują się polscy marynarze. Można napisać do Niego na adres: **abujas12@gmail.com** z prośbą o przysyłanie gazetki na Państwa statek.

Dzięki pieniądзом darowanym przez marynarzy na Fundusz Gargamela, wiele marynarskich dzieci otrzymało nowe życie, między innymi Gargamel wspiera Oliwkę, którą los doświadczył wadą wrodzoną kręgosłupa- przepukliną oponowo-rdzeniową.

Oliwka jest córką Starszego Marynarza Arkadiusza Cieślaka. OMK od 2012 roku dzięki pomocy marynarzy oraz Smerfnego Funduszu Gargamela finansuje zabiegi rehabilitacyjne które odbywają się 3 razy w tygodniu w domu Oliwki.

Osobą do koordynacji i zorganizowania Turnieju jest Zbigniew Sękowski, który jest marynarzem z OMK i działa w imieniu naszej Organizacji. Jest utytułowanym mistrzem w Turniejach Brydżowych i laureatem w wielu konkursach w Polsce, jest również członkiem Zachodniopomorskiego Związku Brydża Sportowego. W związku z tym zapewnia o bardzo dobrej profesjonalnej organizacji zawodów brydżowych.

Wręczenie cennych nagród odbędzie się z udziałem Gościa Specjalnego. Turniej będzie emitowany na żywo w sieci.

Jeżeli chcielibyście Państwo zgłosić się do turnieju, a wcześniej nie mieliście możliwości poznać arkanów gry w brydża, zapraszamy chętnych na praktyczne szkolenie w dniach 21,22,23/07 oraz 27/08 o godzinie 10.00 w siedzibie naszej Organizacji w Szczecinie, ul. Szarotki 8.

Oferta szkoleń dotyczy tylko marynarzy. Bezpłatne zajęcia brydżowe będą prowadzone przez profesjonalnego gracza.

Zgłoszenia proszę kierować:

Zbigniew Sękowski,

e-mail: sekosiu@wp.pl lub biuro@nms.org.pl



HISTORIA – HISTORIA – HISTORIA – HISTORIA

PRZEDWOJENNE OBCHODY ŚWIĘTA MORZA

Obchody Święta Morza pierwszy raz zapoczątkowano w 1932 r. Wówczas prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej Julian Rummel wraz z towarzyszącymi mu osobami zwrócił się do biskupa chełmińskiego Stanisława Wojciecha Okoniewskiego w Pelplinie, aby uzgodnić termin obchodów tego święta.

Biskup podjął delegację bardzo serdecznie uznając, że najbardziej odpowiednim będzie dzień 29 czerwca Uroczystość Świętych Apostołów Piotra i Pawła. Od tego czasu chętnie uczestniczył w tych obchodach. Co roku przybywał nad polski brzeg, aby brać udział w uroczystościach kościelnych i morskich. Był bardzo zatroskany i zaangażowany sprawami morza, nazywano go biskupem morskim. Obchodami tego Święta byli zainteresowani mieszkańcy miejscowości nadmorskich jak również z całej Polski. W uroczystościach tych uczestniczyli goście honorowi prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki, minister Przemysłu i Handlu, budowniczy portu w Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski, generał Gustaw Orlicz Dreszer. Pomysłodawcą obchodów tego Święta był Andrzej Wachowiak.



Zwarte szeregi wojska i tłumy ludności cywilnej zgromadzone na nabożeństwie podczas „Dni Morza” w Gdyni

Jerzy Kozuchowski Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonialnej w 1934 r. powiedział: „Morze jest drogą otwartą na świat, do portów, do rynków towarowych i surowcowych, lecz morze jest otwarte tylko dla tych narodów, które rozumieją jego pożytek, które chcą korzystać z jego dróg i które chcą pracować na morzu.”

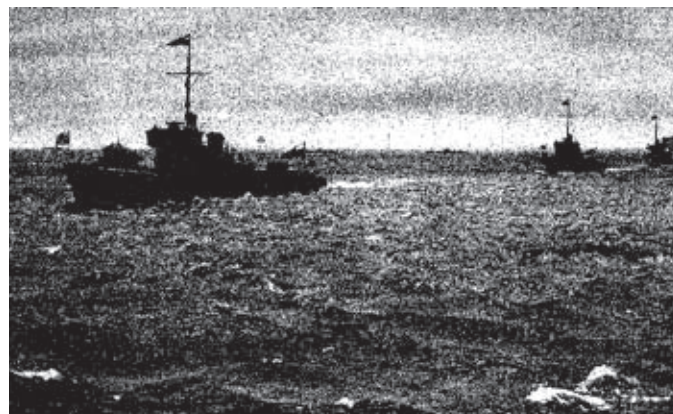
Władysław Raczkiewicz z wielkim zatroskaniem jako Prezes Rady Organizacyjnej zwracając się do Polaków z zagranicy powiedział: „Własne morze budzi pęd ku życiu, ku odpowiedzialności i, kształtuje wolę i charakter. Morze budzi polot i rozszerza horyzonty – ma ono zbawienny wpływ na kształtowanie się duszy Niepodległej Polski.”

Toteż wszyscy kochamy morze i ze szczerą i prostą radością obchodzimy kolejne jego święto.

Polacy rozsiani po całym świecie będą korzystać z pięknego wybrzeża i słuchać szumu fal, pamiętając o tym, że gdzieś daleko także same fale rozbijając się o wybrzeże, będą budzić myśl o Polsce o Gdyni i o Helu u Was Polaków na Obczyźnie.

W dniu tym wszyscy odczuwać będziemy to szczęście, że dziś morze nie dzieli nas, ale naprawdę łączy.

W tym roku obchodzimy już kolejną 82. Rocznicę Święta Morza w Gdyni z „miasta z morza i marzeń”. W uroczystości te angażuje się jak od wielu, wielu lat Liga Morska i Rzeczna, Urząd Miasta Gdyni, Urząd Morski, przedsiębiorstwa związane z gospodarką morską, Szkolnictwo Morskie, Kluby Żeglarskie oraz ci, którym bliski sercu jest rozwój kultury morskiej. Organizatorzy tych uroczystości zadbają o uczestnictwo najwyższych władz państwowych, resortowych, władz miasta, Uczelni Morskich, Marynarki Wojennej, ludzi morza – marynarzy, rybaków oraz wszystkich sympatyków morza z Trójmiasta i wypoczywających gości. Obchody tego Święta będą trwały w tym roku od 21-29 czerwca. W radosnej atmosferze będziemy brali udział w zorganizowanych sympozjach, akademiach, zwiedzaniu jednostek pływających, regatach, konferencjach, występach artystycznych. Święto to zainauguruje salwa z ORP „Błyskawica” i uroczyste podniesienie flag.



Rewia floty w czasie „Dni Morza” w Gdyni

Niech te wspomnienia z lat odległych towarzyszą nam nadal, abyśmy mogli cieszyć się osiągnięciami, które zdobywaliśmy, aby morze było naszym bogactwem, zdrowiem i siłą Narodu i Potęgą Polski. Optymistyczne słowa wypowiedział również Stanisław Staszyc: „Dostęp do morza to dla narodu wolny oddech, szeroko otwarte wrota w dalekie światy, na te bezmierne obszary, które nie należą do nikogo, a należą do wszystkich, każdy ma do nich prawo, ale dostać się na nie swobodnie może tylko ten, kto ma dostęp do wybrzeża i własny port”.

Joanna Ryłko

ZASŁUŻONY KAPELAN SOLIDARNOŚCI WALCZĄCEJ

Dnia 15 stycznia 2014 r. na XXXV Sesji Rady Miasta Gdyni radni na prośbę „Solidarności” oraz społeczeństwa Gdyni ogłosili jednogłośnie rezolucję w sprawie ustanowienia Roku 2014 Rokiem ks. Hilarego Jastaka.

Dał on się poznać jako człowiek prężny, wrażliwy na ludzką krzywdę. Udzielał wsparcia osobom i prześladowanym za poglądy polityczne.

W czasach stalinowskich był represjonowany i aresztowany za swoje przekonania. Przez cały okres realnego socjalizmu domagał się respektowania praw obywatelskich, za co był prześladowany przez ówczesne władze.

Tak było też w latach 70, w okresie politycznego kryzysu w Polsce. W grudniu 1970 r. władza użyła broni strzelając do bezbronných robotników udających się do pracy. Dnia 17 grudnia w „czarny czwartek” przybyli strajkujący ludzie pracy na plebańnię prosić ks. H. Jastaka o sprawowanie na terenie portu i stoczni pierwszej Mszy św. W intencji osób zamordowanych w Gdyni. Ks. Jastak wyraził zgodę oraz otoczył rodziny psychologiczną opieką. Przygotował listę zabitych i represjonowanych, przyczynił się również do budowy Pomnika ofiar Grudnia 70 w Gdyni pamięci tych, którzy zginęli, abyśmy my mogli żyć godnie. Gdy powstała pod koniec roku 70 opozycja przeciw władzy komunistycznej, ludzie gromadzili się na plebani, gdzie było miejsce konspiracyjnych spotkań. Ksiądz Jastak stał się dla PRL-u człowiekiem niewygodnym. Był zastraszany i represjonowany. Otrzymał ok.

500 wezwań z urzędów karno-sądowych i administracyjnych. Ks. Prałat był cały czas związany z Solidarnością, nie odmówił nigdy delegacjom stoczniowców, którzy prosili o msze święte podczas trwania strajku. W niedzielę 17 sierpnia 1980 był pierwszy przypadek, że msza św. polowa, mimo zakazu władz była odprawiana w socjalistycznym zakładzie pracy.

Pomimo usilnych starań ks. Jastakowi nie było dane odwiedzić przebywających w odosobnieniu w Strzebielinku internowanych kapitana Bolesława Hutery oraz innych ludzi morza.

W grudniu kiedy został ogłoszony stan wojenny

Gdynia przeżywała krwawe, dramatyczne chwile, zginęli ludzie. Podczas stanu wojennego ks. Jastak był wsparciem dla Solidarności, zorganizował centrum pomocy dla aresztowanych i internowanych oraz ich rodzin. Zawsze stał po stronie słabszych, pokrzywdzonych i cierpiących. Za swoje zasługi podczas zrywu Solidarności został odznaczony przez władze miasta Gdyni jako honorowy obywatel miasta Gdyni.

Dnia 3 kwietnia 2014r. minęła 100. rocznica urodzin księdza prałata H. Jastaka, który przez 54 lata służył mieszkańcom Gdyni. W związku z tą uroczystością do kościoła Serca Pana Jezusa przybyły liczne delegacje na czele z władzami Solidarności, bardzo liczne poczty sztandarowe zakładów pracy Wybrzeża, Górniczy, Zrzeszenie Kaszubskie oraz delegacje szkół gimnazjalnych i licealnych.

Na zakończenie został podpisany akt erekcyjny oraz wmurowany kamień węgielny pod pomnik księdza Hilarego Jastaka.

Dnia 30 sierpnia 2014 r. w rocznicę zakończenia strajku zostanie poświęcony pomnik jako wotum wdzięczności dla zasłużonego kapelana.

W artykule wykorzystano fragmenty z książki „Rozmowy z Księdzem Hilarym Jastakiem”

Joanna Ryłko



Ksiądz Hilary Jastak w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni

WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI

Z sieci



Za kilka miesięcy do Polski zaczną docierać pierwsze gazowce ze skroplonym gazem. To jedne z najbezpieczniejszych statków i - w porównaniu z tankowcami na ropę - bardzo szybkie. Są też bardzo drogie, niektóre kosztują nawet ćwierć miliarda euro.

Jak mówi Adam Łupkowski z Polskiego LNG, statki do transportu skroplonego gazu ziemnego są budowane przede wszystkim na Dalekim Wschodzie. „Przodują w tym stocznie południowokoreańskie, wśród nich Samsung, Hyundai i Daewoo. Niektóre mają portfele zamówień na kolejne kilkanaście lat. W tej chwili na świecie pływa ok. 450 zbiornikowców LNG, a to niewielka liczba w porównaniu do kilkudziesięciu tysięcy zbiornikowców konwencjonalnych (np. na ropę)” - powiedział PAP.

Gaz transportowany na statkach jest schłodzony do temperatury ok. -163 stopni C pod ciśnieniem atmosferycznym, a technologia w jakiej zostały zbudowane zbiorniki ładunkowe pozwala na utrzymanie tej temperatury w czasie transportu poprzez odpowiednie odizolowanie ładunku od temperatury zewnętrznej. „Wewnątrz zbiorników nie ma żadnych dodatkowych systemów schładzających. Można to porównać do wielkiego termosu” - dodaje Łupkowski.

Statek płynie z maksymalną prędkością około 20 węzłów, czyli 20 mil morskich na godzinę. „To duża prędkość. Dla porównania, zbiornikowce konwencjonalne transportujące ropę lub produkty ropopochodne poruszają się z maksymalną prędkością 13-15 węzłów. Duża prędkość gazowców LNG wynika z tego, że podczas transportu codziennie odparowuje około 0,15 proc. ładunku. Tak więc im dłużej płyniemy, tym więcej tracimy. Wyjątek stanowią zbiornikowce LNG typu Q-Flex i Q-Max, które posiadają instalacje do ponownego skraplania par ładunku i wtłaczania go z powrotem do zbiorników” - tłumaczy. Z Kataru do Świnoujścia gazowiec będzie płynął ok. 21 dni. Wyładunek statku na terminalu powinien zająć około doby.

Jednostki o pojemności 210-217 tys. m sześc. LNG (tzw. Q-Flex) są dogodnymi środkami transportu na duże odległości, wykorzystywanymi przez największego eksportera gazu - Qatargas (to właśnie ta firma będzie dostarczać LNG dla PGNiG do Świnoujścia). Produkowane od 2007 roku metanowce Q-Flex są także jednostkami przyjaznymi dla środowiska. W porównaniu z mniejszymi statkami, korzyści skali oraz większa wydajność silników, skutkuje ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych oraz zużyciem energii mniejszym o ok. 40 proc.

Koszt zbiornikowca LNG waha się w granicach 200 - 250 mln euro. „Budowa statku od położenia stępki do prób morskich zabiera ok. 1,5 roku. Zbiornikowce LNG są najbardziej bezpiecznymi statkami wśród wszystkich zbiornikowców. W ponad 50-letniej historii transportu skroplonego metanu nie było żadnego poważanego wypadku, jak kolizja, czy rozszczelnienie zbiorników, które zakończyłoby się uwolnieniem LNG. Standardy bezpieczeństwa na tych statkach są najwyższe. Teoretyczne rozszczelnienie się zbiorników nie stanowi poważnego zagrożenia dla środowiska - LNG jest nietoksyczny i w takim wypadku następuje zjawisko gwałtownej zmiany stanu skupienia, tworzy się chmura gazu, która jest rozwiewana przez wiatr” - powiedział.

Zbiornikowce napędzane są wysokiej jakości płynnym paliwem okrętowym typu MDO lub IFO, a w przypadku statków wyposażonych w napęd turbinowy lub tzw. dual fuel jako paliwo może być stosowane para transportowanego ładunku (Boil Off Gas). „Od tej ostatniej metody stopniowo się odchodzi, bo jest to stosunkowo mało ekonomiczne. W tej technologii pary LNG zasilają palniki kotłów do podgrzewania wody. Następnie para pod dużym ciśnieniem napędza turbinę, dzięki czemu statek się porusza. Technologia uchodzi za mało ekonomiczną ze względu na stosunkowo niewielką sprawność turbin parowych w porównaniu do wolnoobrotowych silników wysokoprężnych” - mówi Łupkowski. Załoga statku to ok. 25-35 osób, w zależności od armatora i wielkości statków. „Obsługa wymaga specjalistycznej wiedzy, poziom umiejętności oficerów jest wysoki. Można powiedzieć, że na zbiornikowcach LNG pracują najlepsi ludzie” - powiedział.

www.wp.pl

Około 65 kilometrów od wybrzeża Goeree-Overflakkee leży wrak statku transportowego Baltic Ace.

Wrak znajduje się na najbardziej ruchliwym szlaku żeglutowym na Morzu Północnym i utrudnia sprawne i bezpieczne przejście ok. 16.000 statków, które płyną w kierunku Rotterdamu.

Rozpoczyna się operacja wydobycia wraku samochodowca Baltic Ace, spoczywającego na dnie u wybrzeży Holandii.

Przypomnijmy, że samochodowiec Baltic Ace, z częściowo polską załogą, 5 grudnia 2012 roku wieczorem uległ kolizji z pojemnikowcem dowozowym Corvus J, gdy był w drodze z Zeebrugge w Belgii do Kotki w Finlandii z ładunkiem ok. 1400 samochodów Mitsubishi. Przyczyną wypadku był najprawdopodobniej błąd ludzki.

Wrak samochodowca Baltic Ace zostanie podniesiony w 6 częściach po podzieleniu go na dnie morza metodą podobną do zastosowanej w przypadku samochodowca Tricolor - przez cięcie specjalnymi linami - elastycznymi.

mi brzeszczotami (cięcie od spodu ku górze, po wcześniejszym przeprowadzeniu lin tnących pod kadłubem statku spoczywającym na dnie morza. Łącznie zaplanowano 5 cięć). Podobne liny tnące zastosowano także przy odcinaniu przedniej części kadłuba atomowego okrętu podwodnego Kursk. Zamieszczona poniżej animacja pokazuje, jak ma przebiegać operacja usunięcia wraku Baltic Ace.

Wykonawcą prac zleconych przez Rijkswaterstaat, część holenderskiego ministerstwa infrastruktury i środowiska, będzie konsorcjum firm Boskalis i Mammoet Salvage.

Obecnie przystąpiono do pierwszego etapu prac, mającego na celu opróżnienie wraku z wszelkich substancji niebezpiecznych. Najbardziej widowiskowa część, czyli cięcie wraku oraz jego wydobywanie w sekcjach odbędzie się latem przyszłego roku.

We wraku samochodowca znajduje się 1400 nowych samochodów, które z oczywistych względów także zostaną zniszczone. Taka sama sytuacja miała miejsce w przypadku samochodowca Tricolor, po wydobywaniu go z wody można było zobaczyć w prasie zdjęcia przekroju kadłuba samochodowca załadowanego nowymi samochodami, które zostały doszczętnie zniszczone.

Plan działań:

- Lato 2014 – Usunięcie paliwa ze zbiorników i pozostałości olejów i smarów z maszynowni
- Wiosna/Lato 2015 – Pocięcie statku na kawałki i wydobywanie na powierzchnię
- 31 grudnia 2015 Zakończenie prac

www.rws.nl



Zdjęcie: rws.nl

Przeczytane

Według najnowszego, opublikowanego 24 kwietnia br., raportu International Maritime Bureau (IMB), znacznie zmniejszyła się liczba ataków pirackich na statki w porównaniu do pierwszego kwartału 2007 r. IBM Ostrzega jednocześnie, że zagrożenie nadal jest bardzo poważne..



W pierwszych trzech miesiącach tego roku porwano dwa statki, dokonano 37 wtargnięć na pokłady statków (bez ich porywania), do pięciu statków oddano strzały, a także odnotowano pięć nieudanych prób ataków. Jako zakładników przetrzymywano 46 członków załóg statków, a dwóch marynarzy uprowadzono.

Pięć incydentów odnotowano w rejonie Somalii (tyle samo, co w I kwartale roku 2013) - trzy razy podjęto próby ataku i dwa razy oddano strzały w kierunku statku.

W tej chwili groźniejszym regionem wydaje się być Afryka Zachodnia. Tam odnotowano 12 incydentów, w tym porwania dwóch statków z 39 marynarzami przetrzymywanymi na statku w charakterze zakładników, a także porwano dwóch marynarzy ze statku.

W regionie w rankingu przewodzi Nigeria. Jednak np. w I kwartale br. odnotowano pierwszy przypadek porwania statku u wybrzeży Angoli (chodziło o zbiornikowiec uprowadzony z kotwiczowiska Luandy).

Niebezpiecznie jest też na wodach indonezyjskich, gdzie w omawianym okresie odnotowano 18 zdarzeń związanych z piractwem morskim

ICC Commercial Crime Services



Usłyszane



Co najmniej 187 osób zginęło w wyniku zatonięcia promu u wybrzeży Korei Południowej. Czung Hong Won przeprosił za „niewystarczającą reakcję rządu na to nieszczęście”.

To, co powinienem teraz zrobić, to wziąć na siebie odpowiedzialność za to i złożyć rezygnację - powiedział na konferencji prasowej w Seulu południowokoreański premier. - Postanowiłem odejść, by nie być obciążeniem dla rządu - dodał Czung Hong Won. Dymisję szefa rządu przyjęła prezydent Korei Południowej, pani Park Geun Hie. Do katastrofy promu „Sewol” doszło 16 kwietnia. W chwili

zatonięcia na pokładzie jednostki było 476 osób, w tym 339 uczniów i nauczycieli ze szkoły średniej na przedmieściach Seulu, którzy płynęli na szkolną wycieczkę na położoną w Cieśninie Koreańskiej wyspę Czedżu. Uratowano 174 osoby, w tym kapitana statku oraz znaczną część załogi. W sobotę liczba potwierdzonych ofiar śmiertelnych katastrofy wzrosła do 187. Zaginionych jest 115 osób. Do tej pory w związku z tragedią aresztowano osiem osób, które odpowiadały za bezpieczeństwo feralnego rejsu. Jest wśród nich kapitan statku. Li Czon Sok podejrzany jest o zaniedbanie obowiązków i pogwałcenie prawa morskiego. Mężczyzna wyraził żal z powodu śmierci pasażerów, ale nie czuje się odpowiedzialny za zatonięcie jednostki. Prom o wyporności 6 586 ton pływał z Inczhonu na Czedżu dwa razy w tygodniu. Został zbudowany w 1994 roku w Japonii. Południowokoreańska firma Chonghaejin Marine Co. kupiła statek pod koniec 2012 roku. Jednostka ta mogła zabrać na pokład ponad 900 pasażerów, 180 pojazdów i 150 kontenerów.

Polskie Radio



Zdjęcie z www.channelnewsasia.com

Odnaleziony wrak to prawdopodobnie „Santa Maria” z wyprawy Kolumba. Statek znaleziono na dnie morza u północnych wybrzeży Haiti.

Wszystkie dane geograficzne, podwodna topografia i informacje archeologiczne zdecydowanie wskazują, że w przypadku tego wraku chodzi o słynny statek flagowy uczestniczący w wyprawie Krzysztofa Kolumba, która zakończyła się odkryciem Ameryki - „Santa Marię” - poinformował badacz Barry Clifford. Wyraził przekonanie, że przeprowadzenie pełnych prac na wraku pozwoli uzyskać cenne informacje o odkryciu Ameryki przez podróżnika. „Santa Maria” była jednym z trzech statków, obok „Ninii” i „Pinty”, biorących udział w słynnej wyprawie, która w 1492 roku wyruszyła z Hiszpanii w poszukiwaniu krótszej drogi morskiej do Indii. Po przybyciu w pobliżu Bahamów statek dryfował, został zepchnięty na rafę i załoga musiała go opuścić. Kolumb nakazał marynarzom wznieść fort w pobliżu tego miejsca na wyspie Haiti, nim uszczuplona o jeden statek wyprawa wyruszyła w drogę powrotną. Zespół badawczy Clifforda odkrył wrak już w 2003 roku, ale nie był w stanie ustalić, o jaki statek chodzi. Jednak odkrycie w późniejszym czasie ruin fortu i porównanie ich

z zapiskami w dzienniku Kolumba pozwoliło wysunąć hipotezę o „Santa Marii”.



Santa Maria na obrazie Andriesa van Eertvelta

Organizacja ekologiczna złożyła w Europejskim Trybunale Praw Człowieka skargę na Rosję w sprawie zatrzymania 30 członków załogi statku „Arctic Sunrise” na Morzu Barentsa.

Greenpeace domaga się od Moskwy odszkodowania i deklaracji, że aktywiści zostali nielegalnie przesłuchani i zatrzymani. Żąda także zwrotu statku.

18 września działacze Greenpeace z pokładu „Arctic Sunrise” usiłowali dostać się na należącą do koncernu paliwowego Gazprom platformę wiertniczą Prirazlomnaja na Morzu Barentsa, aby zaprotestować przeciwko wydobywaniu ropy naftowej w Arktyce. Sąd rejonowy w tym mieście nakazał aresztowanie na dwa miesiące wszystkich członków załogi „Arctic Sunrise”, w tym 26 cudzoziemców pochodzących z 18 krajów. Początkowo Komitet Śledczy oskarżał ich o terroryzm, jednak później postawił im zarzut piractwa, za co groziło im do 15 lat pozbawienia wolności w kolonii karnej. 23 października Komitet zakomunikował, że zmienił oskarżonym kwalifikację czynu z „piractwa” na „chuligaństwo”. Wszyscy zatrzymani w końcu listopada zostali zwolnieni za kaucją, a następnie objęto amnestią. Wcześniej w listopadzie Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza z siedzibą w Hamburgu nakazał Rosji uwolnienie statku oraz całej jego załogi, jednak Moskwa oznajmiła, że nie uznaje tego orzeczenia.

Polskie Radio Szczecin

Z życia marynarskiego...

VACUM

Będąc na statku spotykamy się z wieloma rzeczami, które dla „szczerów lądowych” nie istnieją. A oto jedna z nich.

Dotknęła nas jedna z gorszych niedogodności naszych czasów. Można by powiedzieć - horror, bo tak można nazwać ten kłopot. Problem który powstał, to wynik niekorzystnych kilku zbiegów okoliczności. Jeden z systemów obsługi statku odmówił pracy. System powstał 40 lat temu i był jak na owe czasy niezawodny, więc traktowano go po macoszemu. Jako, że Firma oszczędza to mam to „szczęście” i muszę po części brać udział w tym procesie. Firma w ramach oszczędności zatrudniła młodego stażem (ale nie wiekiem ponieważ jest starszy ode mnie) Starszego Mechanika. Jestem z nim już czwarty tydzień to i chcąc, nie chcąc poznałem jego podejście, wiedzę i stosunek do pracy. Wiedzę teoretyczną posiadał na moim poziomie, czyli zerowa, podejście do pracy wykazywał na poziomie tzw. „strażaka” i „odlewnika” – jak się będzie paliło to się zrobi, a najlepiej to się odlać - więc u poprzednich armatorów nie zatrudniano go wyżej niż jako Trzeciego Mechanika. Tym sposobem wypływał do wysokiego dyplomu. Ponieważ armator uwielbia oszczędzać, a więc tylko zacierać ręce, nie ważne były umiejętności i rekomendacje, ważny był dyplom. Statek jest stary, a to, że statek jeszcze pływa jest zasługą załogi maszynowej i dobrego nadzoru. Na tak starych statkach potrzebna jest załoga doświadczona i dobrze umotywowana, bo bez dobrych motywacji finansowych nie znajdzie się doświadczonych mechaników.

Miesiąc przed moim przyjazdem wymieniła się prawie załoga maszynowa; przyjechali tu po raz pierwszy, tylko motorzysta miał dwumiesięczny staż na tym statku. I od tego momentu zaczęła się zabawa na sto fajerek. Brak doświadczenia i wiedzy o mało nie doprowadził do tragedii. Statek miał np. black-out podczas awaryjnego holowania statku sejsmicznego. Zatrzymanie holowania to osadzenie na dnie i zniszczenie pływającego sprzętu sejsmicznego wartości 2-3 milionów USD. Kilkanaście dni temu, też St. Mech pokazał co umie, kiedy to przez kilka godzin na unieruchomionej łodzi roboczej na „dawicie” tkwiła załoga, ponieważ nie można było jej opuścić, bo nie było napięcia na silniku elektrycznym. Niepotrzebnie wracam do zdarzeń zaprzyszłych, ale bez tego nie w pełni można zrozumieć i wagę i źródło problemu.

Nie będę opisywał i wyszczególniał, jakie to pomniejsze okoliczności wpłynęły na dobowy „horror”, który zafundowali nam mechanicy, sobie przy okazji też.

Co to za horror? „Sralnia” się unieruchomiła, ups- pardon za dosadność, chodzi o system odprowadzania ścieków kanalizacyjnych - vacuum. Mechanicy (cała czwórka) już od godzin wczesno-porannych dnia poprzedniego debatowali, łazili po statku i maszynowni niczym procesja w Boże Ciało. Jako że to wszystko Filipini, to tylko było słychać ich miałkotanie. Około południa zjawia się na mostku St. Mechanik. Rozpoczął swój

wywód od słowa, że jest problem i zaczyna narzekać: że stary system, że stare pompy, że używają chusteczki itd. Nie pozwoliłem mu się dalej rozkręcić w tym narzekaniu. Zapytałem się, jak długo jest na tym statku (a jest już prawie 3 miesiące)? Co z niego za Starszy Mechanik, że nie zorientował się z jakim stanem systemu ma do czynienia?! Czy chociaż co tydzień wysypywał chemikalia oczyszczające rury? Pytam się go dalej: po co przyszedł na mostek? Czy oczekuje ode mnie, że zejść do maszyny, znajdę przyczynę i jeszcze ją usunę?. Nic nie odpowiedział, ale jego oczy jasno wyrażały jedną odpowiedź. Zadzwoiłem na statek, gdzie był poprzedni mechanik. Pogadali sobie, a że część dialogu prowadzono po angielsku to i zrozumiałem co nieco. Kazał mu tak naprawdę się wziąć do roboty i zacząć sprawdzać wszystkie elementy jeden po drugim i rozpocząć od pomp. Kiedy odłożył słuchawkę to minę miał nietęgą. Prawie nic nie mówiąc zszedł na dół i Ostro wzięli się za robotę. Pod wieczór zorientowałem się, że przed nocą nie skończą. Sytuacja zaczyna być coraz bardziej kłopotliwa. Już od rana wśród załogi chodziły różne warianty zdarzeń na wypadek nie naprawienia systemu, powstało mnóstwo teorii co zrobić i jak? Co załogant to inny projekt. Jednym z ekstremalnych był projekt rodem z filmów kowbojskich, aby ubrać delikwenta w pas bezpieczeństwa i w kamizelkę ratunkową, wyrzucić za burtę i ciągnąć za statkiem. Załatwiałoby to dwie sprawy: nie dość, że delikwent by się dobrze wypróżnił (strach by jeszcze dołożył swoje), to jeszcze miałby darmowy surfing. Wersja jako mało poważna nie przeszła. Wydawało się, że wersja najbardziej konserwatywna wygra. Na głównym pokładzie miano postawić parawan, beczkę, zbudować podest drewniany a na to plastikową deskę toaletową. Powstał rysunek, byli chętni do wykonania, ale... kto ma ją opróżniać?. No właśnie? Czy dział maszynowy, czy pokładowy? Projekt przepadł. Część załogantów już chodziła, trzymając się za brzuchy, a był to wynik zakazu używania toalet, a jak ktoś złamał zakaz, to nieznośny fetorek roznosił się po statku. Początkowo całe zajście może i było śmiesznie, ale z biegiem czasu sytuacja stawała się poważna. Poleciałem wydać (a miałem jeszcze zapasowe) wiadra, które mieli wyłożyć workami na śmieci i w to załatwiać swoje „ciężkie sprawy”. Zaś za lekkimi sprawami na rufę, jako że jest to ciągle zalewane miejsce przez fale morskie kwestia splukiwania odpadła. Mechanicy w tym czasie rozkręcili na części dwie pompy, a przy okazji wyszło, że ich stan jest opłakany, nie nadają się do regeneracji, tylko na złom. Posprawdzali rury, zawory i odpowietrzenia. Został na koniec sam zbiornik na fekalia do przejrzania. Jako, że zrobiło się już dobrze po północy, to bractwo maszynowe oprócz mechanika wachtowego, poszło spać. Kiedy tylko na pokład doszła wiadomość, że mechanicy chcą rozkręcać właz do zbiornika fekalii, to zaraz zaczęły się typowania kto zdobędzie dodatkową profesję, szambo-nurka? Rano po naradach z mechanikami radziłymi im, żeby odstą-

pili od tego zamiaru, bo to i tak nic nie da. Problem jest w części dochodzącej do pompy, a nie pomiędzy pompą a zbiornikiem. Pytałem się, czy sprawdzili część systemu do pompy, zarzekali się, że sprawdzili każdy cal systemu i nic nie znaleźli. W trakcie rozmowy zauważyłem kątem oka, że jeden z Trzeciach Mechaników złapał jakiś pomysł. Wyglądał jak Pomysłowy Dobromir z dobranocek dla dzieci. Poszli. Po kwadransie system działa.

Mechanicy wyszli z maszyny umazani i uradowani. Swoją radością niwelowali nawet smród, który się za nimi ciągnął.

Gdzie był problem? - pytam się ich. Jeden z zaworów przed pompą był otwarty a powinien być zamknięty. Nie sprawdzili tego zaworu, ufając wskazaniom manometru na zaworowego. To była właśnie przyczyna, że nie mogli otrzymać podciśnienia tzw. vacuum. Mogli to już dawno usunąć, gdyby zastanowili się na spokojnie i przeanalizowali przyczynę problemu. Mieli za to niezapowiadane ćwiczenia z budowy i działania systemu „Vacum”, które sami sobie zafundowali oczywiście. Wyraz ulgi zagościł na twarzach załogi. Tak oto mieliśmy ewidentny przykład ewolucji Homo Sapiens. Wystarczyło tylko jedno pokolenie, a zmieniliśmy nie do poznania nasze zachowania. Są w Polsce miejsca a na pewno na Filipinach całe wioski gdzie nie ma kanalizacji, a system „ślawojek” i wiaderka jest w pełnym rozkwicie.

*Kapitan Krzysztof Tarka
Marynarz z Organizacji Marynarzy Kontraktowych*



Zdjęcia: Autor



W łodzi podwodnej	Bardzo szybkie pociągi	Formuła przyręczenia	▼	Wcześniej niż szlachta	Wijące się włosy	▼	Pomost między burtami	Sprzęt komputerowy	▼	Stanek, piosenkarka	Ogrodzenie z desek	▼	3		
▶	▼	▼	9				▼	Papiery dla sądu	▶						
Inaczej o pledzie	▶			... Ma-serak, tancerz	Waż z okularami	▶					Despo-tyczne rządy				
Słucha kapitana statku	▶					4		Pro-dukcja gazet	▶	16					
Dwie osoby razem	▶	11			Grecki bożek miłości	Sku-pisko śledzi	▶		1						
Miara gruntu na wsi		Obszar zainte-resowań	▶			12		Osiedle w War-szawie	▶				14		
▶					6	Podtrzy-mują spodnie		Pręt bliski kłódce		Płaski albo głęboki	2		Obroś-nięta winem		
Popu-larne zboże		Wyrasta z cebulki	▶				▼	Sprin-terski dystans	▶						
▶	13			... bojowy okrętów	▶		18		Myszka Walta Disneya		Gaz w ropie naftowej				
					Ula - Urszula, Ela - ?	5	Smażo-ny na patelni	▶	10						
					▶										7
					Płytkie miejsce w morzu		Część tele-wizora	▶				15			
					▶	8						17			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Istnieją badania wskazujące, że trening umysłowy (np. częste rozwiązywanie krzyżówek) zmniejsza ryzyko zachorowania na chorobę Alzheimera, dlatego zapraszamy w celu profilaktyki medycznej do rozwiązania naszej krzyżówki i na przesłanie do nas hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 30/09/2014 r.

Można wygrać niebieską koszulkę polo, smycz, termos na kawę, album Ku wolności i wiele innych nagród.

Życzymy powodzenia 😊

Okiem żony marynarza

GDZIE SIĘ PODZIAŁY...?

Niedawno spotkałam koleżankę z podstawówki. Szybkie, krótkie spotkanie na chodniku. Co słyhać, krótkie streszczenie i szybka diagnoza: oooo..., to ty Marynarzowa jesteś! No cóż, śmieszne stwierdzenie, ale nie dodać, nic ująć. Jestem.

I tak pomyślałam o takich właśnie kobietach, Marynarzowych z dawnych lat, które kiedyś w małych miasteczkach każdy znał z widzenia.

Bo nie dało się ich nie zauważyć. Odznaczały się na tle innych. Eleganckie, zawsze wystrojone, wypachnione, nic nie robiące, czasem skandalistki.

Kiedyś wystarczyło powiedzieć «to ta Marynarzowa» i każdy wiedział o której kobiecie się rozmawia. To słowo określało sposób życia, styl, zapach.

Marynarzowe było widać. Wyróżniały się ubiorem, nikt inny nie pozwalał sobie na takie futra, buty, perfumy. Taka kobieta bywała rankiem u fryzjera, po południu na

spacerze z psem, na kawie w restauracji. Ale jeśli określało się kobietę mianem «Kapitanowa», to naprawdę nic więcej nie trzeba było dodawać.

Wszyscy wszystko już wiedzieli. To może takie dawne stereotypy, ale pamiętam jak u mojej babci, czasami, słysząc rozmowy, przewijały się takie określenia. Te panie paradowały w futrach, kapeluszach, drogiej biżuterii. Jednoznaczne określenie «Marynarzowa» i «Kapitanowa» oznaczały po prostu niedostępny dla innych luksus.

A jak jest dzisiaj? Znam kilka Marynarzowych. I cóż, normalne, zwyczajne i bardzo zapracowane kobiety.

Ala, lat 45, energiczna brunetka, wesółka, skromna do przesady. No, może czasami zaszaleje i «zrobi sobie paznokcie». Pracuje w biurze - państwowa posadka. Nigdy nie szaleje na zakupach. Kupuje rzadko, tylko niezbędne, dobrej jakości i ponadczasowe rzeczy. I zawsze ginie w tłumie. Pracuje, bo chce i wie, że nie musi, ale nie lubi «nic nierobienia». Oto portret współczesnej KAPITANOWEJ.

Lenka, 50 lat, zadbana kobieta. Pracująca oczywiście i to nigdy «na pół gwizdka». Działająca charytatywnie i niosąca swoją dobrą energię, gdzie tylko się pojawi. Sama „ogarnia” dom i dzieci, bez pomocy pani do sprzątnięcia. MARYNARZOWA.

Jola, lat 30, dwójka dzieci, pracuje w szkole. Obecnie na wychowawczym, ale «zaraz wraca». Fajna, normalna dziewczyna, która lubi poszperać w lumpeksie i na wyprzedażach, żeby nie przepłacać. - KAPITANOWA.

I tak się zastanawiam, czy to tylko w moim otoczeniu te kobiety są takie normalne, zwykłe? Czy nie ma już takich prawdziwych, z krwi i kości Marynarzowych w futrze, co leżą i pachną? Czy czasy się zmieniły, czy

mentalność, czy co? Naprawdę nie wiem. Przecież każda z nich mogłaby żyć inaczej.

Żeby nie być taką obgadującą obserwatorką, to napiszę też o sobie: ja, lat 37, wyglądam jak wyglądam, nic szczególnego; jedno odchowane dziecko i twórcza praca, która pochłania mnie całkowicie. Bo tak każdy dzień upływa szybciej, tygodnie skracają się do poniedziałku i piątku a weekendy mijają nie wiadomo kiedy i odliczanie do powrotu mojego męża to «już niedługo» albo «pojutrze». I myślę, że chyba o to chodzi, o czas. Żeby był wypełniony, żeby łatwiej było znieść te chwile, kiedy nie jest się razem. I żeby życie nie opierało się tylko na czekaniu.

Szkoda tylko, że społeczeństwo straciło taką ciekawą grupę, która była gorącym tematem do plotek i ozdobą każdego miasta.

Żona Marynarza



Zdjęcie: autorka

Humor na dobry dzień



Była sobie para z 60-letnim stażem małżeńskim. Nie byli bogaci, ale dawali sobie radę, ostrożnie gospodarując pieniędzmi. Mieli po 85 lat, ale byli dobrego zdrowia, głównie dzięki żonie, która przez ostatnią dekadę kładła wielki nacisk na zdrowe jedzenie i ćwiczenia. Z pewnością byłoby jeszcze długo, jednak podczas podróży rozbił się ich samolot. Tak więc trafili do nieba. Stanęli przed niebiańskimi wrotami, a św. Piotr zaprowadził ich do wewnątrz. Zabrał ich do pięknego dworku, umeblowanego w złoto, jedwabie, z pięknie wyposażoną kuchnią i wodospadem w głównej łazience. Zobaczyli służącą, wieszającą ich ulubione ubrania w szafie. westchnęli oszołomieni, gdy Piotr powiedział:

- Witamy w niebie. To będzie teraz wasz dom. Staruszek zapytał Piotra, ile to wszystko będzie kosztować.

- Ależ nic – odpowiedział Piotr - Pamiętajcie, to nagroda, którą otrzymujecie w niebie za wasze życie na ziemi.

Staruszek wyjrzał przez okno i zobaczył wielkie pole golfowe, Wspanialsze niż jakiekolwiek na ziemi.

- A jakie tam są opłaty? - mruknął.

- To jest niebo - odpowiedział Św. Piotr. - Tu możesz grać codziennie za darmo.

Potem udali się do klubu i zobaczyli obficie zastawiony stół. Staruszek patrzył na owoce morza, steki, egzotyczne desery i prze-różne rodzaje napojów.

- Nawet nie pytaj - Św. Piotr uprzedził staruszka. - To jest niebo, to wszystko jest za darmo dla was, cieszcie się.

Staruszek rozejrzał się wokół i nerwowo spojrzał na żonę.

- Dobrze, a gdzie są niskotłuszczowe, niskocholesterolowe potrawy, bezkofeinowa kawa? - zapytał.

- To jest najlepsza część. - odpowiedział Św. Piotr. - możecie jeść i pić ile chcecie i nigdy nie będziecie grubi ani chorzy. To jest niebo!

Staruszek wciąż nie dowierzał.

- Żadnej gimnastyki, aby to zgubić? - zapytał

- Nie, chyba że chcecie - odpowiedział Piotr.

- Nie ma badania poziomu cukru ani ciśnienia krwi ani...

- Już nigdy. Wszystko, co tu robicie ma wam sprawiać radość.

Staruszek spojrzał na żonę i powiedział:

- Ty i te twoje pi.....one otrębowe płatki! A mogliśmy tu być już dziesięć lat temu!



Jedzie ksiądz przez małą miejscinę, na głównym skrzyżowaniu, tuż przed drzwiami komendy policji leży rozjechany pies. Ksiądz zde gustowany brakiem reakcji zatrzymuje auto, wchodzi na komendę i mówi:

- Panowie, chciałem zwrócić uwagę, że przed waszymi drzwiami leży rozjechany pies i zero reakcji z waszej strony!

Na to gliniarz głupio się zaśmiał i mówi:

- Ja myślałem, że to wy jesteście od pogrzebów.

Ksiądz na to też z ironicznym uśmiechem:

- Przyszedłem zawiadomić najbliższą rodzinę.



Żona z mężem w łóżku. Zebrało się żonie na amory:

- Stefan! Weź mnie!

- Śpij głupia... nigdzie nie jadę...



Zadano pytanie: CO FAJNEGO MOŻNA ZROBIC PRZY POMOCY MIKROFAKLÓWKI.

Nadeszły różne odpowiedzi:

Bardzo fajnie wychodzą różne doświadczenia, pod warunkiem, że ustawiamy kuchenkę na minimum, np. na 150 W:

- Do pustej szklanki wkładamy żarówkę (najlepiej o dużej mocy, n. p. 200W). Co kilkanaście sekund zapala się ona na 1-2 sek. Im słabsza żarówka, tym szybciej się przepali. Widzimy, że kuchenka nie pracuje ciągle lecz impulsowo.
- Podobnie można zrobić ze świetlówką i żarówką samochodową, trochę ładniej świeci.
- Płytkę CD - dość fajnie się spala
- ołówek: kładziemy go na jakimś podwyższeniu (najlepiej na szklance). Przy dobraniu odpowiedniej długości najpierw zapala się grafit a dopiero później drewno.
- Mydło: najlepiej używane i najlepiej na dość krótko i naprawdę: MINIMALNA MOC! Dość znacząco się powiększa, innymi słowy: puchnie.

Czy znacie jakieś inne fajne rzeczy, które można zrobić z kuchenką?

Jedna z odpowiedzi była taka:

Spróbuj włożyć jakieś jedzenie z lodówki, po pewnym czasie będzie ciepłe.

Można je nawet potem zjeść.

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)**

Biuro w Szczecinie
ul. Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
Tel: 91/4223311
Fax: 91/4222900
e-mail: szczecin@nms.org.pl

Biuro 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”

**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

**NSZZ "S" PRZY POLSKIEJ ŻEGLUDZE
MORSKIEJ**
Plac Rodła 8
70-419 SZCZECIN
tel. 91/3594085, 91/3594079
tel/fax: 913594084
e-mail:
pzmsolidarnosc@neostrada.pl

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

**NSZZ "S" POLSKA ŻEGLUGA
BAŁTYCKA S.A.**
ul. Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel: 94/3552204
tel/fax: 94/3528258
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

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

**NSZZ "S" PRZEDSIĘBIORSTWO
ROBÓT CZERPALNYCH I
PODWODNYCH**
ul. Przetoczna 66
80-702 GDAŃSK
tel: 600344230
e-mail: kzprcpic@gmail.com

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

Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy



Nadesłał: Zbigniew Sękowski



Nadesłał: Kaliks Czyżycki

Dziękujemy i prosimy o więcej 😊

