



Biuletyn Morski



Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR (1) 97/2024

ISSN 1426-1006

MARXNA
KATYNA
MINALIONTAMI
NIE DA



Od redakcji

Przekazujemy Państwu kolejne wydanie Biuletynu Morskiego podsumowujące najważniejsze tematy dotyczące bezpieczeństwa, ochrony, pracy marynarzy, które dominowały w roku 2024. Z uwagi na wzrastającą liczbę aresztowań marynarzy z udziałem polskich marynarzy i drakońskich wyroków sądowych, niniejszy Biuletyn Morski będzie poświęcony w znacznej części tematowi ograniczania praw i wolności marynarzy.

W tym wydaniu Biuletynu Morskiego:

- Omówimy informacje dotyczące wytycznych IMO/ILO w sprawie kryminalizacji marynarzy..
- Przypominamy o bezpieczeństwie i ochronie pracy marynarzy, w tym o dopuszczalnych normach dotyczących czasu pracy i odpoczynku, o bezpiecznej obsadzie załogowej, niedopuszczalnych praktykach tzw. podwójnej księgowości.
- Podsumowujemy informacje o działaniach związanych z koniecznością wprowadzenia rozwiązań dotyczących ubezpieczeń społecznych marynarzy wynikających z MLC 2006 i wyroku TSUE.
- Przekazujemy relację z Kongresu ITF, którego afiliantem jest Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność
- Pamiętamy o 40. Rocznicy bestialskiego zamordowania ks. Jerzego Popiełuszki i przypominamy o tym fakcie publikując artykuł „Na straży miłości bliźniego”
- Przedstawiamy pierwszy kompleksowy raport o katastrofalnych skutkach wprowadzenia tak zwanego Zielonego Ładu.
- Informujemy o działaniach Inspektorów ITF którzy odzyskali dla marynarzy ponad 54,6 mln dolarów zaległych wynagrodzeń.
- Publikujemy informacje o działalności organizacji znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej, zachęcając marynarzy do wstąpienia. Przynależność do afiliowanej organizacji w ITF jest swego rodzaju polisą w przypadku utraty zdrowia czy życia marynarza oraz może dać poczucie bezpieczeństwa dla rodzin marynarskich.

Redakcja Biuletynu Morskiego

WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast wysyłki pocztą tradycyjną.

Można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej www.solidarnosc.nms.org.pl

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

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.

Zdjęcie na okładce: Grafika własna
KSMMiR NSZZ Solidarność

Druk
Drukarnia MISIURO Sp. z o.o.
Gdańsk, ul. Gdańska 29 tel. 58 342 89 37, 58 342 26 18
e-mail: biuro@misiuro.pl www.misiuro.pl

Oddano do druku: 16 grudnia 2024 r.

Kryminalizacja marynarzy

MARYNARZU CO WIESZ

O KRYMINALIZACJI ...

Kryminalizacja jest jednym z najpoważniejszych problemów, przed którymi stają obecnie marynarze.



Grafika: canva.com

W ostatnich latach marynarze są coraz częściej zatrzymywani w charakterze podejrzanych o przestępstwa morskie nie tylko kiedy doszło do wypadku morskiego czy zanieczyszczenia środowiska ale coraz częściej w przypadku przemytu nielegalnych ładunków lub nielegalne kotwiczenie w oczekiwaniu na odprawę wejściową do portu zawinięcia statku.

Kryminalizacja i niesprawiedliwe traktowanie marynarzy to problem ogólnoswiatowy.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) i Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) w 2006 roku przyjęły wytyczne dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego. Wytyczne te stwierdzają m.in., że zatrzymani marynarze powinni uzyskać reprezentację prawną, dostęp do opieki medycznej, pomocy konsularnej i być traktowani sprawiedliwie. Ponadto marynarze powinni być uznani za niewinnych, dopóki nie udowodni im się winy i powinni cieszyć się prawami niezależnie od

tego jakiej są narodowości i jaką banderę podnosi ich statek. Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) dostrzega coraz więcej spraw gdzie marynarzy traktuje się jako podejrzanych i odmawia się im przysługującego prawa do należytego traktowania prawnego.

Wielu marynarzy skarży się na brak przedstawicielstwa prawnego, brak dostępu do usługi tłumaczenia, brak wyjaśnienia odnośnie przysługujących im praw, zastraszenie lub zagrożenie. ITF udziela pomocy marynarzom, wysyła pisma do władz i sądów, lobbuje na rzecz uwolnienia marynarzy.



Grafika: canva.com

Koszmar polskiego kapitana.

5 sierpnia 2019 r. w Meksyku doszło do zatrzymania załogi statku pływającego pod cypryjską banderą. Na jego pokładzie marynarze znaleźli ukrytą kokainę o czym niezwłocznie kapitan jednostki powiadomił służby.

Pomimo to, prokurator bez żadnych dowodów i bez uwzględnienia okoliczności łagodzących, zarzucił kapitanowi przemyt narkotyków na teren Meksyku i wydał nakaz aresztowania.

Kapitanowi groziło 10 lat więzienia.

Nastąpiła kuriozalna sytuacja, przypominająca absurdalną możliwość zatrzymania pilota samolotu za to, że któryś z pasażerów w bagażu przewoził narkotyki.

Dzięki ogromnym staraniom rodziny, oraz wszystkich środowisk morskich oraz władz polskich Kapitan został zwolniony z aresztu po 592 dniach przebywania w meksykańskim więzieniu!

W sprawie uwolnienia polskiego Kapitana aresztowanego w Meksyku oficjalne wystąpienia zostały skierowane przez Stronę Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego (KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, FZZMiR i OZZOim) do Prezydenta i Rządu RP oraz do ambasad Cypru i Meksyku w Polsce.

Kolejny przypadek kryminalizacji dotyczy zatrzymania kapitana i starszego oficera z masowca pływającego pod banderą maltańską.

W styczniu 2022 roku po zerwaniu łańcucha kotwicznego statek uderzył w zakotwiczony chemikaliowiec w wyniku czego kadłub masowca został uszkodzony. Po zderzeniu statek zaczął nabierać wody. Na miejsce zdarzenia (wybrzeże Ijmuiden - Holandia) przyleciały dwa śmigłowce oraz łódzie ratunkowe. Transport powietrzny zabrał ze statku 18 członków załogi pochodzącej z Ukrainy, Rosji i Filipin. Zabrano również kapitana statku i starszego oficera. Przy pogodzie sztormowej dryfujący masowiec wymknął się spod kontroli. Pozbawiona steru jednostka przez kilka godzin dryfowała na terenie farmy wiatrowej, która ostatecznie zderzyła się z jednym z fundamentów wiatrowych.



Zdjęcie: www.GCaptain.com

W rezultacie prowadzonego dochodzenia zatrzymanych zostało dwóch członków załogi. Według władz kapitan i starszy oficer powinni byli pozostać na statku tak długo jak to jest możliwe i opuszczać go tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia. Obecnie w sprawie toczy się postępowanie w sprawie przedwczesnego porzucenia statku, który mógł następnie osiąść na mieliźnie u holenderskiego nabrzeża.

Statek po usunięciu usterki został odholowany do portu Rotterdam. Według posiadanych informacji obaj marynarze zostali już zwolnieni ale holenderska policja nadal prowadzi dochodzenie w sprawie przestępstw karnych.

W sierpniu 2022 roku zbiornikowiec do przewozu ropy, pływający pod banderą Wysp Marshalla, został zatrzymany przez Marynarkę Wojenną Nigerii. Statek miał załadować ropę w nigeryjskim terminalu morskim Akpo. Kiedy statek zgłosił swoją gotowość, z uwagi na brak posiadania pełnej dokumentacji załadunkowej przez terminal, kapitan statku został poproszony o odsunięcie statku o ok 10-12 mil morskich od terminala. Ponieważ statek pozostawał poza zasięgiem bezpieczeństwa ustalone zostało, że zostanie odsunięty do bezpiecznego dryfowania ok 300 mil morskich od terminala.

W trakcie zmiany położenia statku kapitan otrzymał niepotwierdzoną informację, że do statku zbliża się okręt Marynarki Wojennej



Nigerii. Kapitan nie mógł zweryfikować prawdziwości otrzymanej informacji i został poinstruowany przez agentów na lądzie, żeby nie zatrzymywać się i nie stosować do poleceń jednostki.

Kiedy Kapitan poinformował jednostkę, że potrzebna jest weryfikacja sytuacji u właściciela i agentów na lądzie otrzymał ostrzeżenie, że jeżeli statek nie zmieni kursu i nie zatrzyma silników zostanie użyta „maksymalna siła” i „otwarty ogień”.

Finalnie statek został zatrzymany i skierowany do Malabo, stolicy Gwinei Równikowej.

Na statku zatrudnionych było 26 członków załogi, w tym starszy mechanik pochodzący z Polski. 15 członków załogi, w tym Kapitan, zostało zabranych ze statku do obiektu rządowego na obrzeżach stolicy. Pozostali członkowie załogi (11 marynarzy) przetrzymywanych było na statku. Administracja kraju bandery statku kilkakrotnie zwracała się do władz Gwinei Równikowej w sprawie zatrzymania statku i jego załogi domagając się ich natychmiastowego zwolnienia.

Kapitan statku i pozostali marynarze zostali poddani długotrwałemu przesłuchaniu prokuratora (prawie 11 godzin każdy marynarz). Administracja państwa bandery wniosła żeby w trakcie przesłuchania załogi uczestniczył adwokat ale wniosek za każdym razem został odrzucony. We wrześniu 2022 roku władze Gwinei Równikowej poinformowały, że zwolnią statek i jego załogę jeżeli właściciel statku zapłaci na rzecz pozwanej ok 2 mln dolarów.

Zapłata tej kwoty była powiązana z zarzutem naruszenia polegającego na nielegalnym wyjściu statku na wody podlegające jurysdykcji Gwinei Równikowej. Wyspy Marshalla i właściciele twierdzili, że żądanie zapłaty powyższej kwoty jest nieuzasadnione i wymuszone.

Z uwagi jednak na bezpieczeństwo załogi i ochronę statku podjęto ostatecznie decyzję o zapłacie wymaganej kwoty. Pomimo wpłaty pieniędzy władze Gwinei Równikowej nie uwolniły załogi i statku.

Państwo bandery składało kolejne protesty i żądało natychmiastowego zwolnienia załogi i statku. W październiku 2022 roku Wyspy

Marshalla zwróciły się o rozwiązanie sporu na drodze dyplomatycznej. Niestety Gwinea Równikowa nie odpowiedziała. Sytuacja pogarszała się z dnia na dzień. Niektórzy członkowie załogi chorowali (padaczka, torbiel w głowie, ostre zapalenie żołądka i jelit, malaria). Właściciel statku wystąpił o opiekę medyczną dla chorych marynarzy jednak wnioski zostały znowu odrzucone. W listopadzie 2022 roku Gwinea Równikowa przekazała załogę i statek władzom nigeryjskim. Tymczasem rząd Nigerii zamiast podjąć decyzję o zwolnieniu załogi i statku kontynuował oskarżenia o przestępstwa (nielegalna próba załadunku ropy naftowej bez niezbędnych dokumentów, fałszywe oskarżenia okrętu Marynarki Wojennej Nigerii o działania pirackie co zostało odebrane jako wyrządzenie szkody wizerunkowi Nigerii).



Zdjęcie: AllIndiaSeafarers Union

Marynarzom postawiono zarzuty próby załadunku ropy naftowej bez wymaganych dokumentów i naruszenie nigeryjskiej ustawy o zwalczaniu piractwa. Od tego czasu cała załoga przetrzymywana była na statku pod uzbrojoną strażą. W międzyczasie podejmowane były próby zawarcia ugody pozasądowej z udziałem właścicieli i innych interesariuszy.

Ostatecznie w kwietniu 2023 roku, po wielu miesiącach działań prawnych, nigeryjski sąd nakazał uwolnienie załogi, która mogła wrócić do swoich domów w Indiach, Pakistanie, Polsce i na Sri Lance.

Powyższy przypadek pokazał, że nawet niewielkie opóźnienie w odprawie terminalowej i weryfikacji dokumentów spowodowały ogromną stratę pieniędzy

a przede wszystkim długie i bolesne cierpienia dla marynarzy i ich rodzin.

Statek PŻM Jawor 4 października 2024.

Na redzie brazylijskiego portu Sao Luís ujawniono narkotyki.

„... Masowiec z floty PŻM około dwóch tygodnie temu przyłynął do brazylijskiego portu Itaquí w Sao Luís po ładunek soi. Dwa dni czekał na kotwiczowisku. W piątek 4 października jeden z marynarzy zauważył zerwaną plombę na wejściu do jednego z pustych pomieszczeń (tzw. voidspace) między nadbudówką a ładowniami. W środku były zafoliowane paczki. Powiadomiono kapitana, a ten – za pośrednictwem agenta – policję. Funkcjonariusze ustalili, że podejrzany pakunek to kokaina. W sumie pół tony.

O udaremnieniu przemytu narkotyków przez załogę masowca PŻM poinformował w niedzielę (6 października). Krzysztof Gogol powiedział, że paczki z narkotykami zostały podrzucone, prawdopodobnie w nocy...

Rzecznik PŻM podkreślał, że załoga polskiego statku działała zgodnie z procedurami. Przypomnił też, że przebieg wachty na statku jest rejestrowany.”

Na podstawie informacji Polskiej Agencji Prasowej z dnia 15 października 2024 r.

Dnia 8 października 2024 na posiedzeniu Zespołu trójstronnego ds. Żegluga Rybołówstwa Morskiego Andrzej Kościk Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” zwrócił się do strony rządowej o informację na temat wdrażania wytycznych IMO i MOP w zakresie kryminalizacji marynarzy i w świetle sytuacji zatrzymanej załogi statku „JAWOR” oraz zjawiska przemytu narkotyków, które zagraża bezpieczeństwu polskich załóg. Odpowiedzi ws wytycznych dot. sprawiedliwego traktowania marynarzy udzielił przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, informacje ws sytuacji załogi statku JAWOR przedstawił Dyrektor PŻM stwierdzając na zakończenie, że „...Zarówno załoga i ich rodziny są objęte opieką, co oznacza także konieczność

ograniczenia informacji, które nie są potwierdzone...”.

Dnia 18 listopada 2024 Remigiusz Rymaszewski – Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” skierował do Dyrektora PŻM pismo zwracające uwagę na problem kryminalizacji marynarzy i cytując wytyczne IMO/ILO wyszczególniające: obowiązki armatora, obowiązki państwa bandery, obowiązki państwa portu i państwa nadbrzeżnego oraz wytyczne dla marynarzy. W związku z wytycznymi IMO/ILO KSMMiR NSZZ „S” zwróciła się do Dyrektora PŻM o pisemne poinformowanie Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” o obecnej sytuacji załogi statku „JAWOR”. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zapytała PŻM w jaki sposób realizowane są w/w wytyczne IMO/ILO w sytuacji jakiej znalazła się załoga statku „JAWOR”.

Dnia 20 listopada 2024 KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” otrzymała pisemną odpowiedź od Dyr. PŻM, w której czytamy między innymi, że załoga przebywa w hotelu na koszt armatora, wynagrodzenia są wypłacane terminowo, załoga ma możliwość skorzystania z psychologa i jest utrzymywana łączność z rodzinami i Działem Kadr PŻM, jest zapewniony tłumacz, załoga jest objęta opieką konsula RP w Brazylii, do obsługi prawnej wynajęto prawników i do zakończenia postępowania nie ma możliwości przygotowania repatriacji.

Otrzymaliśmy informację, że KM NSZZ „S” PŻM monitoruje sytuację załogi statku JAWOR.

Dnia 19 listopada 2024 na posiedzeniu sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej Maciej Konopka Organizator Związkowy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” zapytał przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury o bieżącą sytuację załogi statku JAWOR. Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury poinformował Przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej,

że informacja ws sytuacji załogi JAWOR zostanie przedstawiona przez Ministerstwo Infrastruktury pisemnie.

Z ostatniej chwili;

Organizacja związkowa NSZZ Solidarność PZM przekazała informację, że Sędzia Sądu Federalnego prowincji Maranhão, Jose Magno Lzinhares Moraes, wydał decyzję upoważniającą do zwrotu WSZYSTKIM członkom załogi statku „Jawor” paszportów a w konsekwencji zezwolił im na opuszczenie kraju (Brazylii). Swoją decyzję sędzia Moraes uzasadnił wcześniejszym przedłożeniem oświadczenia brazylijskiej Policji Federalnej, w którym funkcjonariusze potwierdzają, że nie ma potrzeby utrzymywania wobec nich jakichkolwiek środków zapobiegawczych. W konsekwencji, Policja Federalna nakazała zwrócić paszporty wszystkim członkom załogi, którzy w ten sposób będą mogli opuścić kraj (Brazylię). Decyzje Sądu Federalnego oraz Policji Federalnej potwierdził prokurator prowincji Maranhão, Jose Raimundo Leite Filho. Przypomnijmy, że zatrzymana w Brazylii załoga statku „Jawor” jest międzynarodowa i w jej skład, oprócz Polaków, wchodzi również obywatele Ukrainy, Rumunii i Bułgarii.



Zdjęcie: gospodarka morska.pl

Wywiad z polskim marynarzem z dnia 18 listopada 2024 r.

Marynarze są uznawani za szczególną kategorię pracowników. Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter branży

żeglugowej i różne jurysdykcje, w których marynarzom może grozić postępowanie karne, marynarze potrzebują szczególnej ochrony w obliczu postępowania karnego, aby móc otrzymać sprawiedliwy proces.

Poniżej umieszczamy wywiad, który przeprowadziła Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków z polskim marynarzem, który został aresztowany w Turcji.



1. Wiemy, że przez prawie rok był Pan z innymi członkami załogi, aresztowany w więzieniu w Turcji. Pan i Pana koledzy zostaliście aresztowani po tym jak na statku znaleziono 137kg kokainy. Załoga, po znalezieniu niechcianego ładunku, sama poinformowała właściciela o odkryciu. Proszę powiedzieć czytelnikom co działo się z załogą w pierwszych godzinach po zatrzymaniu i kto jako pierwszy udzielił pomocy załodze?

Po zatrzymaniu i przewiezieniu nas do policyjnej izby zatrzymań w ciągu kilku godzin pojawili się prawnicy (władający angielskim, co w Turcji jest rzadkością) z kancelarii prawnej współpracującej z P&I Clubem London (ubezpieczyciel statku, zajmujący się także tego rodzaju przypadkami), mieliśmy zapewnioną możliwość komunikacji z nimi w osobnym pomieszczeniu bez świadków. Turecka policja dla potrzeb oficjalnego przesłuchania zorganizowała tłumacza władającego świetnym angielskim. Prawnik był cały czas obecny i kontrolował przebieg i poprawność przesłuchania, w każdym momencie mogliśmy zapytać go o co chcieliśmy, jak również odmówić odpowiedzi.

2. Czy załoga mogła liczyć na pomoc prawną i pomoc tłumacza w trakcie

przesłuchania w toku postępowania przygotowawczego i procesowego?

Tak, jak powiedziałem wyżej - zarówno podczas wstępnego przesłuchania przez policję, jak i później w biurze prokuratora cały czas towarzyszył nam prawnik i zapewniono oficjalnych tłumaczy sądowych.

3. Nie wszyscy marynarze wiedzą, że ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców) również udziela pomocy potrzebującym marynarzom. Przedstawiciele ITF mogą odwiedzać statki i asystować załodze nawet w sytuacji kiedy są oni oskarżeni. Czy w Pana przypadku ITF udzielała Państwu jakiegoś wsparcia? Jeśli tak to przez jaki czas?

Praktycznie cały czas spędzony zarówno podczas zatrzymania na policji (ok 4 dni do wstępnej rozprawy sądowej i decyzji o naszym aresztowaniu jako podejrzanych, jak i później, przez kolejnych 11 miesięcy i 11 dni nie było możliwości nawiązania bezpośredniego kontaktu z przedstawicielem ITF z powodu trudności związanych z procedurami obowiązującymi w tureckich więzieniach. Nasze rodziny natomiast miały stały kontakt z przedstawicielami ITF, Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i wielu innych organizacji współpracujących przy naszym uwolnieniu. Niemniej tureckie procedury wynikające z obowiązujących tam przepisów są nie do przeskoczenia jeżeli chodzi o kontakt bezpośredni.

Natomiast tylko Związkowi i ITF-owi zawdzięczamy wywalczenie płatności (Basic salary) przez pracodawcę przez cały okres zatrzymania, także rodziny niepozostały całkiem bez środków do życia.

4. Czy w trakcie pobytu w więzieniu miał Pan kontakt z rodziną i dostęp do opieki medycznej?

Początkowo mogłem dzwonić jedynie raz w tygodniu przez ok. 10 minut, później - po upływie około pięciu-sześciu tygodni - nadano nam numery TC (coś w rodzaju odpowiednika polskiego PESEL-u) zyskaliśmy możliwość dzwonienia do 6 razy i maksymalnie 60 minut w tygodniu.

Odnosnie opieki medycznej - wizyta u lekarza jest możliwa raz w tygodniu, do trzech razy miesięcznie. Ewentualne otrzymanie lekarstw jest uzależnione od niewyczerpania przez więźnie kwartalnych limitów dostaw, więc trzeba sobie radzić inaczej. Dostawy leków z zewnątrz są niemożliwe, można otrzymać jedynie książki i odzież paczką.

5. Czy do czasu Pana powrotu do kraju otrzymał Pan pomoc konsularną? Jeśli tak to w jakim zakresie?

Przede wszystkim w zakresie umożliwienia wykonywania połączeń telefonicznych, zgodnie z procedurami obowiązującymi w tureckim więzieniu Ambasada lub Konsulat na wniosek rodziny powinna złożyć u władz więzienia dokumenty potwierdzające pokrewieństwo lub akt małżeństwa, potwierdzenie poprawności numerów telefonów itp. Podczas całego pobytu konsul odwiedził mnie cztery, może pięć razy, otrzymałem logiczne odpowiedzi na wszystkie zadane pytania. Otrzymałem także książki, więzienna biblioteka jest dość skromna. A na przyspieszenie działania przez stronę turecką nie można było liczyć, tam nie odbywa się to w zgodzie z prawem międzynarodowym lecz tureckim, więc wszystkie czynności procesowe są potwornie powolne, a jakiegokolwiek naciski są niewskazane.

6. Czy jest coś co chciałby Pan przekazać innym marynarzom, którzy znajdują się w podobnej sytuacji jak Pan?

Chyba tylko, aby nigdy i pod żadnym pozorem nie podpisywali kontraktów z jakimkolwiek tureckim armatorem.

Dziękujemy za rozmowę.



Zdjęcie: canva.com

Przemyt narkotyków na morzu i pirackie zatrzymania: Tragiczne losy marynarzy.

W dzisiejszym świecie przemyt narkotyków drogą morską staje się jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla globalnego transportu, a marynarze, choć nieodpowiednio przygotowani do walki z przestępcami, stają się ofiarami tej brutalnej rzeczywistości. Z roku na rok wzrasta liczba skonfiskowanych ładunków narkotyków, a metody ich transportu stają się coraz bardziej wyrafinowane.

Ostatni przypadek zatrzymania statków na wodach indonezyjskich i aresztowania kapitana filipińskiego zbiornikowca, Glenn'a Madoginoga, podkreślają, jak w niektórych regionach wody terytorialne służą nie tylko jako przestrzeń dla handlu międzynarodowego, ale także pole do nadużyć i przemocy.

Te dwa zjawiska, choć różne w swoim charakterze, ujawniają tragiczne konsekwencje, z jakimi muszą zmagać się marynarze, którzy nie tylko walczą z kryminalnym światem, ale i z systemem prawnym, który ich karze.

Przemyt narkotyków na morzu: Wyzwania dla marynarzy

W 2023 roku na statkach skonfiskowano ponad 300 ton kokainy, co stanowi alarmujący wzrost przemytu drogą morską. Przestępcze sieci, wyspecjalizowane w transporcie narkotyków, wykorzystują coraz bardziej wyrafinowane metody, takie jak ukrywanie ładunków w pojemnikach, przyspawanych paczkach, a także stosowanie tzw. "zrzutów" narkotyków, czyli przekazywania towaru z pokładu statków za pomocą motorówek.

Marynarze, którzy nie są przeszkoleni do radzenia sobie z przemytnikami, stają się bezbronni wobec takich technik. Często nie mają możliwości zidentyfikowania nielegalnego ładunku, a jedyną winą, jaką ponoszą, jest fakt, że znaleźli się w niewłaściwym miejscu o niewłaściwej porze.



Zdjęcie: canva.com

Eksperci, tacy jak kapitan Jay K. Pillai, zauważają, że marynarze nie są przeszkoleni, by walczyć z przestępcami, których metody stają się coraz bardziej złożone.

Nawet w przypadku współpracy z organami ścigania, marynarze są traktowani jak winni i często zatrzymywani przez władze portowe, co prowadzi do ich długotrwałego przetrzymywania w aresztach, a ich kariery i życie prywatne zostają zrujnowane.

Kryminalizacja marynarzy i niesprawiedliwość systemu prawnego.

Marynarze często stają się ofiarami nie tylko przestępców, ale także samego systemu prawnego, który nie zapewnia im odpowiedniego wsparcia.

Przypadki takie jak kapitana YuYihai, który przez dwa lata był przetrzymywany w Hondurasie bez postawienia jakichkolwiek zarzutów, ukazują dramatyczne konsekwencje zatrzymań, które nie mają podstaw prawnych. Marynarze często nie mają dostępu do tłumaczy, a porty, które są zobowiązane do przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, nie zawsze skutecznie chronią ich przed nielegalnymi zatrzymaniami i fałszywymi oskarżeniami.

Międzynarodowa Izba Żeglugi apeluje o wdrożenie wytycznych, które gwarantowałyby marynarzom sprawiedliwe traktowanie, prawo do szybkiego procesu oraz zapewnienie dostępu do obrony prawnej i tłumaczy. Jednocześnie eksperci wskazują na

konieczność lepszej edukacji marynarzy, aby byli w stanie wykrywać nieprawidłowości na pokładach i współpracować z odpowiednimi służbami ścigania.



Zdjęcie: canva.com

Piractwo czy wymiar sprawiedliwości: Historia kapitana Madoginoga

Równocześnie, na wodach Indonezji, gdzie kwestie prawne i geograficzne stają się niezwykle skomplikowane, marynarze stają w obliczu innych, równie poważnych zagrożeń.

Przykład kapitana Glenn'a Madoginoga, który przez sześć miesięcy był przetrzymywany w brutalnych warunkach przez indonezyjską marynarkę wojenną, pokazuje, jak łatwo można paść ofiarą tzw. "wymuszonego okupu".

Zatrzymany na wodach międzynarodowych, Madoginog został zmuszony do podpisania dokumentów, które miały go formalnie zwolnić, a następnie trafił do ciasnej, przeludnionej celi. Podobnie jak inni kapitanowie, Madoginog znalazł się w sytuacji, gdzie jego wolność zależała od nieoficjalnych płatności dokonywanych



Zdjęcie: canva.com

przez armatorów, którzy często zmuszeni byli płacić wysokie sumy, by uwolnić swoich pracowników.

W tym przypadku indonezyjska marynarka wojenna, pomimo zaprzeczania oskarżeniom o przyjmowanie łapówek, jest oskarżana o stosowanie praktyk przypominających piractwo – aresztowanie statków i żądanie okupu.

W obliczu braku skutecznych działań ze strony międzynarodowych organizacji morskich, takich jak Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), przypadki takie jak ten stają się coraz bardziej powszechne i niepokojące.

Podsumowanie: Konieczność zmian i wsparcia dla marynarzy

Zarówno przemyt narkotyków na morzu, jak i przypadki nielegalnych zatrzymań przez marynarkę wojenną w Indonezji pokazują tragiczne konsekwencje, jakie ponoszą marynarze. W obu przypadkach marynarze są traktowani jak przestępcy, mimo że ich jedyną winą jest znalezienie się w niewłaściwym miejscu o niewłaściwej porze. Kryminalizacja ich roli w walce z przestępczością i korupcja w systemach prawnych w wielu krajach sprawiają, że marynarze stają się ofiarami zarówno przestępców, jak i niewłaściwie działających instytucji.

Aby zapobiec dalszym tragediom, konieczne jest wprowadzenie spójnych i skutecznych regulacji, które będą chronić marynarzy, zapewniając im odpowiednie wsparcie prawne oraz wprowadzenie procedur bezpieczeństwa, które umożliwią skuteczną walkę z przemytem narkotyków. Ponadto, większa liczba załogi na statkach i lepsze warunki pracy pozwolą na skuteczniejszą prewencję i wykrywanie nieprawidłowości. Jeśli te zmiany nie zostaną wprowadzone, przyszłość marynarskiego zawodu stanie się coraz bardziej niepewna, a życie wielu marynarzy, tak jak w przypadku Madoginoga czy YuYihai'a, będzie zagrożone.

Wytyczne IMO/MOP

ITF i szersza branża od pewnego czasu zabiegają o nadanie większego znaczenia zagadnieniu kryminalizacji i niesprawiedliwego traktowania marynarzy.

Jest to jeden z najpoważniejszych problemów



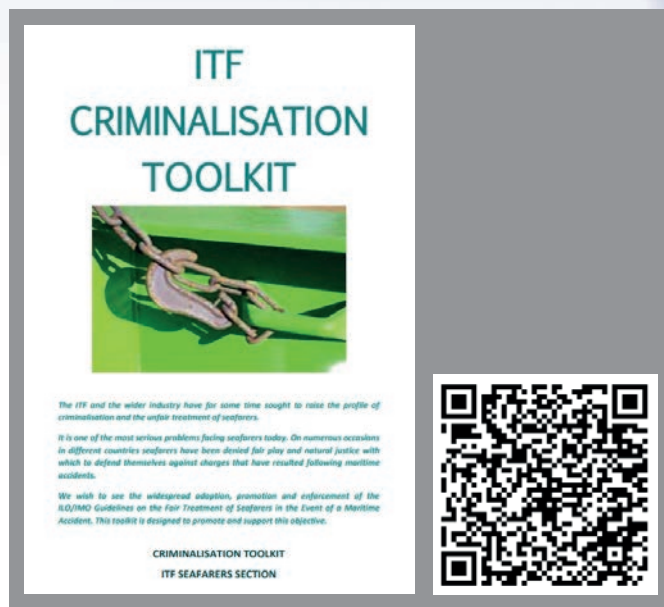
International
Labour
Organization

z jakimi mają obecnie do czynienia marynarze.

Przy licznych okazjach

w różnych krajach marynarzom odmówiono fair play i naturalnej sprawiedliwości pozwalającej im bronić się przed zarzutami wynikającymi z postępowań po wypadkach morskich. Zabiegamy o szerokie przyjęcie, promocję i egzekwowanie wytycznych MOP/IMO dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy po wypadkach morskich. Niniejszy zestaw narzędzi stworzono dla promowania i wspierania tego celu.

Poniżej publikujemy jedynie fragmenty opracowania Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) „**CRIMINALISATION – TOOLKIT KRYMINALIZACJA - ZESTAW NARZĘDZI**”



Zdjęcie: Traffic.com



Podstawowy tekst dokumentu jest tłumaczeniem raportu Sekcji Marynarzy opublikowanego 04 grudnia 2023 roku, jaki można znaleźć (w oryginale angielskim) pod adresem:

www.itfglobal.org/en/resources/itf-seafarers-criminalisation-toolkit

Dokument o takim samym charakterze i pod takim samym tytułem opublikowany został także przez ITF w dniu 25 października 2019 roku a ten znaleźć można pod adresem:

www.itfseafarers.org/sites/default/files/block/downloads/files/Criminalisation_toolkit.pdf

Wytyczne sprawiedliwego traktowania



Wytyczne IMO/MOP dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego zostały wspólnie uzgodnione przez IMO i MOP w 2006 r. Wytyczne

IMO/ILO stanowią uznawany na całym świecie standard traktowania marynarzy przez władze dochodzeniowe. Niestety te wytyczne nie są odpowiednio egzekwowane.

ITF współpracowała z czołową organizacją międzynarodową pracodawców, Międzynarodową Izbą Żeglugową (ICS), w realizacji celu polegającego na promowaniu Wytycznych.

Poza tym kryminalizacja i niesprawiedliwe traktowanie marynarzy zatrzymanych z powodu podejrzeń o popełnienie przestępstw jest kwestią praw człowieka. Komitet Prawny IMO uznaje że zatrzymani marynarze powinni uzyskać reprezentację prawną, dostęp do opieki medycznej, pomocy konsularnej i być traktowani sprawiedliwie.

Ponadto marynarzy należy uznawać za niewinnych, dopóki nie udowodni się im winy i powinni cieszyć się prawami człowieka niezależnie od tego jakiej są przynależności państwowej i jaką banderę podnosi ich statek.

Należy podjąć wszelkie wysiłki w celu poprawy dobrostanu marynarzy.

ITF zamówiła przeprowadzenie pracy na temat kryminalizacji przez SRI, która uczyniła kryminalizację marynarzy istotnym priorytetem od chwili powstania i wartościowa praca jest kontynuowana. Opracowanie zacytowano w trakcie Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD) dla zademonstrowania częstego braku sprawiedliwego traktowania doświadczanego przez marynarzy stających wobec oskarżeń karnych.



Praca ITF w ramach IMO

W wyniku zaangażowania ITF , pracującej razem z partnerami branżowymi , Komitet Prawny IMO włączył kryminalizację do swego programu pracy i zabiega obecnie o możliwie najszersze promowanie Wytycznych.

ITF zaprezentowała Komitetowi Prawnemu IMO pełen tekst Wytycznych Sprawiedliwego Traktowania w kwietniu 2013 roku.

Dokument uzyskał poparcie 31 Państw Członkowskich , a także Międzynarodowej Izby Żeglugowej , Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Kapitanów Statków (IFSMA),

Instytutu Nautycznego , Międzynarodowej Unii Ratownictwa , Międzynarodowego Stowarzyszenia Linii Wycieczkowych oraz Międzynarodowego Chrześcijańskiego Stowarzyszenia Morskiego .

Dokument przedstawiony Komitetowi Prawnemu IMO w 2019 uznaje, że Wytyczne Sprawiedliwego Traktowania nie zajmują się należycie sprawiedliwym traktowaniem marynarzy zatrzymanych na podstawie podejrzania o dokonanie przestępstwa morskiego. Wspólna Grupa Robocza IMO/MOP została zaproponowana do stworzenia wytycznych i zaleceń dotyczących zapobiegania udziałowi marynarzy w przestępstwach morskich oraz zagwarantowania marynarzom prawa do sprawiedliwego traktowania w razie zatrzymania.

Komitet Prawny uznał, że sprawiedliwe traktowanie marynarzy zatrzymanych wskutek podejrzania o dokonanie przestępstwa morskiego jest zagadnieniem, którym należy się zająć.

W roku 2023 Komitet Prawny IMO poparł stworzenie nieobowiązkowych wytycznych dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy zatrzymanych wskutek podejrzania o dokonanie przestępstwa morskiego włącznie z bazą danych według statków i marynarzy.

Wytyczne powinny być oparte o istniejące normy dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy zaangażowanych w wypadki morskie.

Praca międzynarodówki praw marynarzy (SRI)

SRI jest organizacją non-profit, która prowadzi badania strategiczne na rzecz wsparcia m.in. wydajnej i sprawiedliwej branży morskiej oraz godnego zatrudnienia marynarzy. SRI powstała w 2010 roku i od samego początku głównym tematem w jej pracy stała się kryminalizacja marynarzy.

W 2012 roku SRI przeprowadziła bezkompromisowe badanie 3480 marynarzy 68 różnych narodowości.



W badaniu wzięło udział 8% marynarzy i 24% kapitanów, którzy usłyszeli zarzuty karne w toku wykonywania

swoich obowiązków zawodowych.

Najczęściej zarzuty związane były z incydentami zanieczyszczeń, kolizjami i wypadkami śmiertelnymi. Marynarze byli także pytani o ich doświadczenia, w związku z usłyszeniem zarzutów karnych.

- **91% marynarzy, którzy zetknęli się z zarzutami popełnienia przestępstwa i którzy potrzebowali tłumaczenia, nie uzyskali dostępu do usługi tłumaczenia**
- **90% nie miało przedstawicielstwa prawnego**
- **88% nie uzyskało wyjaśnienia odnośnie przysługujących im praw**
- **80% czuło się zastraszone lub zagrożone**
- **46% stwierdziło, że byłoby niechętni do pełnej i otwartej współpracy w ramach dochodzeń i badań powypadkowych**

Ogółem 81% marynarzy oskarżonych o popełnienie przestępstwa nie uważało, że zostali sprawiedliwie potraktowani. A 85% obawiało się kryminalizacji. W ramach badania zwrócono się do marynarzy o sugestie, jak można by poprawić ich sytuację w obliczu zarzutów karnych i poprosili wówczas o:

- **więcej informacji na temat zagrożeń związanych z ich narażeniem na zarzuty karne**
- **więcej informacji na temat przysługujących im praw, jako oskarżonych, oskarżycieli lub świadków**
- **wsparcie prawne i finansowe w obliczu objęcia zarzutami karnymi**
- **sprawiedliwy proces i sprawiedliwe traktowanie w obliczu zarzutów karnych**
- **większą sieć wsparcia ze strony rządów, branży morskiej, organizacji międzynarodowych i prawników, jeśli grożą im zarzuty karne**
- **bardziej jednolite przepisy i procedury, biorąc pod uwagę szeroki zakres różnych przestępstw, na jakie są narażeni.**

SRI przeprowadziła inne badania wśród

marynarzy. Przykładowo w 2018 roku SRI przeprowadziła badanie w cztery oczy z udziałem 5200 marynarzy z 10 krajów dostarczających siłę roboczą, dotyczące ich ogólnych warunków pracy. 82,68% wyraziło obawę o kryminalizację w przypadku incydentów związanymi z ich pracą, takich jak wypadki śmiertelne, zanieczyszczenie morza i narkotyki znalezione na statkach.

W roku 2013 SRI przeprowadziła badanie wśród 173 Państw członkowskich IMO zwracając się z pytaniem w jaki sposób państwa wdrożyły Wytyczne do swojego prawa albo jak zastosowały w praktyce ich postanowienia. W chwili złożenia ostatecznego sprawozdania ITF z przebiegu prac w kwietniu 2015, łącznie 45 państw udzieliło odpowiedzi.

Podczas gdy pewne państwa potwierdziły wdrożenie postanowień wytycznych, inne nadal rozpatrywały Wytyczne i wskazały, że modelowe ustawodawstwo albo informacje pochodzące od IMO pomogą im w interpretacji Wytycznych i włączeniu ich do prawa.

W konsekwencji Komitet Prawny IMO wystąpił o udzielenie pomocy technicznej tym Państwom Członkowskim, które jej potrzebują. Szereg Państw Członkowskich wyraża wolę podzielenia się swym krajowym ustawodawstwem aby pomóc w szerszym wdrożeniu Wytycznych Sprawiedliwego Traktowania.

Organy branży żeglugowej mogą być także pomocne w tym kontekście.

Wśród ostatnich wydarzeń Komitet Prawny zwrócił się o zorganizowanie przez kraje regionalnych i/lub krajowych warsztatów. Wynika to częściowo z faktu, że kraje które wdrożyły Wytyczne, uczyniły to w zróżnicowany sposób, (patrz oddzielna nota w niniejszym zestawie narzędzi), wobec czego odniesiono wrażenia, że przydatna byłaby dyskusja na temat różnych podejść ze strony Państw Członkowskich i co byłoby najbardziej odpowiednie w konkretnych krajach.

Jednak IMO stwierdziło, że priorytetem dla państw jest sporządzenie swych własnych Wytycznych dotyczących wdrażania Wytycznych albo stworzenie materiału szkoleniowego na temat wdrażania.

Nota wyjaśniająca – wytyczne IMO/MOP dot. Sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego



Wytyczne IMO/MOP sporządzone zostały przez Wspólną Grupę Roboczą ad hoc ekspertów IMO/MOP ds. sprawiedliwego traktowania marynarzy, po czym przyjęte zostały przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w dniu 27 kwietnia 2006 roku. Ponadto przyjęte zostały także przez Radę Administracyjną Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).

Wytyczne zabiegają o uznanie marynarzy za specjalną kategorię pracowników i stwierdzają, że marynarzom potrzebna jest szczególna ochrona w razie wypadku morskiego. Wytyczne nakładają szereg obowiązków zarówno na władze publiczne jak i na armatorów.

OBOWIĄZKI PAŃSTWA PORTU I PAŃSTWA NADBRZEŻNEGO

- śledztwo w sprawie wypadku morskiego na obszarze podlegającym jurysdykcji Państwa Bandery lub Państwa Portu powinno być prowadzone w sprawiedliwy i szybki sposób,
- współpracować i komunikować się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami

- i podjąć kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do marynarskich organizacji reprezentacyjnych,
- zapewnić ochronę praw człowieka i socjalną marynarzom i chronić przez cały czas podstawową godność człowieka ,
- podjąć kroki, aby zapewnione były wystarczające środki utrzymania marynarzy w zakresie wynagrodzeń , zakwaterowania, wyżywienia i opieki medycznej,
- zapewnić, że podjęta zostanie należyta procedura prawna, w tym w razie potrzeby, usługi tłumaczenia. Również, aby marynarze dysponowali niezależną poradą prawną i zostali poinformowani o przysługującym im prawie nieobciążania siebie i zachowania prawa do milczenia,
- poinformować marynarzy o podstawach śledztwa, tj. na podstawie Kodeksu IMO dotyczącego dochodzeń po wypadkach i incydentach morskich Ofiar lub na podstawie odrębnych procedur krajowych,
- zapewnić, że odpowiedni urzędnicy konsularni mają dostęp do marynarzy,
- upewnić się, że wszyscy zatrzymani marynarze mają dostęp do członków rodziny, organizacji opieki społecznej, do armatora, ich związku zawodowego, przedstawicieli prawnych oraz Ambasady lub Konsulatu państwa bandery i ich kraju ojczystego,
- prawidłowo przeprowadzić wywiady po incydencie, biorąc pod uwagę stan fizyczny i psychiczny marynarzy,
- ponownie zaokrętować lub repatriować marynarzy możliwie najszybciej po wypadku morskimochrony procesowe w sytuacji zagrożenia oskarżeniami,
- rozważyć alternatywne środki bez aresztowania w postępowaniu przedprocesowym, w tym w odniesieniu do występujących w charakterze świadka,
- niezwłocznie zakończyć dochodzenie i wszelkie kolejne rozprawy sądowe,
- zapewnić odszkodowanie wszystkim poszkodowanym marynarzom za wszelkie straty wynikające z pozbawienia wolności, które powstało na skutek bezprawnego, nieuzasadnionych lub
- nieusprawiedliwionych działań lub zaniedbań ze strony zatrzymującego państwa portu lub państwa nadbrzeżnego,

- w zakresie dozwolonym na mocy prawa krajowego upewnić się, że rozsądna kaucja może zostać wyznaczona aby umożliwić zwolnienie i repatriację zatrzymanego marynarza kiedy nadal toczy się postępowanie dochodzeniowe lub sądowe,
- upewnić się, że przepisy międzynarodowego prawa morskiego są przestrzegane m.in.: wyłączna jurysdykcja państwa bandery w przypadku kolizji lub innego zdarzenia nawigacyjnego,
- podjąć kroki w celu zapewnienia braku dyskryminacji lub zastosowania środków odwetowych wobec marynarzy ze względu na ich udział w dochodzeniach.

OBOWIĄZKI PAŃSTWA BANDERY

- śledztwo w sprawie wypadku morskiego podlegających jurysdykcji Państwa Bandery lub Portu powinno być prowadzone w sposób sprawiedliwy i szybki (również Wytyczne dla Państw Portu),
- współpracować i komunikować się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i podjąć kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do marynarskich organizacji przedstawicielskich (również Wytyczne dla Państw Portu),
- brać bezpośredni udział w każdym dochodzeniu po wypadku ze skutkiem śmiertelnym zgodnie z Kodeksem IMO dotyczącym dochodzeń w wypadkach i incydentach Morskich,
- dopilnować, aby armator honorował swoje obowiązki wobec marynarzy zaangażowanych w wypadek morski lub dochodzenie, w tym wynagrodzenie, utrzymanie, zakwaterowanie i opiekę medyczną,
- zapewnić współpracę armatora w każdym przypadku dochodzenia dotyczącego bandery, wybrzeża lub portu,
- pomagać marynarzom w uzyskaniu sprawiedliwego traktowania, oraz pomagać armatorom w przypadkach dochodzenia prowadzonego przez Państwo Portu lub Państwo Nadbrzeżne,
- w razie potrzeby sfinansować repatriację marynarzy w przypadku, gdy armator nie dopełnia swoich obowiązków w tym zakresie,
- podjąć kroki w celu zapewnienia, że

urzędnicy konsularni mają dostęp do marynarzy,

- podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia sprawiedliwego traktowania marynarzy na statkach podnoszących jego banderę, co ostatecznie może obejmować użycie międzynarodowych mechanizmów rozstrzygania sporów, które mogą zapewnić szybkie uwolnienie statków i załóg poprzez opłacenie kaucji w rozsądnej kwocie lub zabezpieczenia finansowego,
- zapewnić brak dyskryminacji i podejmowania działań odwetowych wobec marynarzy w wyniku ich udziału w dochodzeniach (także Wytyczne dla Państw Portu).

OBOWIĄZKI PAŃSTWA MARYNARZA

- współpracować i komunikować się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i podjąć kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do marynarskich organizacji przedstawicielskich (także Wytyczne dla Państw Portu),
- monitorować dobrostan fizyczny i psychiczny oraz sposób traktowania marynarzy swojej narodowości przez cały proces,
- w razie potrzeby sfinansować repatriację marynarzy w przypadku, gdy armator nie dopełnia swoich obowiązków w tym zakresie (także Wytyczne dla Państw Bandery),
- podjąć kroki w celu zapewnienia, że urzędnicy konsularni mają dostęp do marynarzy (także Wytyczne dla Państw Bandery),
- podjąć kroki w celu zapewnienia wsparcia i pomocy oraz sprawiedliwego traktowania marynarzy swojej narodowości przez cały czas trwania dochodzenia,
- upewnić się, że wszystkie odpowiednie środki zostały podjęte przez armatorów, państwo zatrzymujące lub jakiekolwiek inne państwo dla zatrzymanych marynarzy, dla wsparcia rodzin tych marynarzy, oraz dostarczone zostały zgodnie z przeznaczeniem,
- podjąć kroki w celu zapewnienia braku dyskryminacji lub zastosowania środków odwetowych wobec marynarzy ze względu na ich udział w dochodzeniu (również Wytyczne dla Państw Portu).

OBOWIĄZKI ARMATORA

Na armatorach ciąży nadrzędny obowiązek ochrony interesów swoich załóg zatrudnionych lub zaangażowanych. Obejmuje to prawo marynarzy do unikania samooskarżania się i uzyskania sprawiedliwego traktowania.

Ponadto armator ma także szereg obowiązków, w tym takich samych jak dotyczące Państwa Portu i Państwa Bandery, a mianowicie:

- podjąć kroki w celu zapewnienia braku dyskryminacji lub zastosowania środków odwetowych wobec marynarzy ze względu na ich udział w dochodzeniu (również Wytyczne dla Państw Portu),
- współpracować i komunikować się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i podjąć kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do ich organizacji
- przedstawicielskich (także Wytyczne dla Państw Portu),
- podjąć działania w celu przyspieszenia dochodzenia,
- zachęcać marynarzy do współpracy w dochodzeniu, ale z uwzględnieniem przysługujących im praw,
- zachować zeznania i zminimalizować potrzebę ciągłej obecności marynarza,
- dopełnić obowiązków związanych z repatriacją lub podjąć kroki w celu ponownego zaokrętowania marynarzy,
- podjąć kroki, aby zapewnić, że będą zapewnione wystarczające środki utrzymania z tytułu wynagrodzeń marynarzy, zakwaterowania, wyżywienia i opieki medycznej (także Wytyczne dla Państw Portu)

WYTYCZNE DLA MARYNARZY

Marynarze muszą w pełni rozumieć, że z chwilą złożenia zeznań w ramach dochodzenia prowadzonego przez władze portu, państwa nadbrzeżnego lub bandery mogą być potencjalnie wykorzystane do dochodzenia karnego.

Marynarze mogą potrzebować uzyskania porady prawnej przed składaniem tego rodzaju oświadczeń, mieć dostęp do usług tłumaczenia oraz mieć świadomość przysługującego im prawa unikania samooskarżania.

Marynarze powinni uczestniczyć w dochodzeniu, pamiętając o prawie unikania samooskarżania, przekazując szczerą informację.

Bezpieczeństwo i ochrona marynarzy.



Zdjęcie: canva.com

Rada Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” uznaje bezpieczeństwo i ochronę marynarzy za priorytetowy cel działania KSMMiR NSZZ „Solidarność” – **czytamy w Uchwale Rady.**

Uważamy, że bezpieczny statek wymaga bezpiecznej obsady załogowej a marynarze mają prawo do odpowiednich czasów odpoczynku. Dokładne rejestrowanie godzin pracy / odpoczynku marynarzy jest nie tylko wymogiem prawnym na mocy zarówno MLC z 2006 r., jak i STCW z 1978 r., ale także jest narzędziem monitorowania zgodności. Eksploatowanie statku z minimalną obsadą załogową zwiększa presję, wydłuża czas pracy, tym samym poważnie zagrażając bezpieczeństwu załogi i środowiska.

Niewłaściwy (zaniżony) rejestr czasu pracy / odpoczynku pozbawia marynarzy należnego wynagrodzenia jak i utwierdza państwo bandery, iż eksploatacja statku z minimalną, bezpieczną obsadą jest wystarczająca.

Niestety, często zarzuca się, że przyczyną incydentu lub wypadku na morzu jest błąd ludzki, nie wspominając o samozadowoleniu



Zdjęcie: canva.com

przedsiębiorstw i odpowiedzialności administracji państw bandery, które zgadzają się na niewystarczającą obsadę statku jako czynnik przyczyniający się do błędu ludzkiego.

Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” podkreśla, że podwójna księgowość na statkach to niegodny system księgowy, w którym zmusza się marynarzy do podpisywania dwóch różnych zestawów umów i/lub rozliczeń finansowych oraz czasu odpoczynku i pracy.

Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” akceptuje akcję zbierania informacji dot.: podwójnej księgowości, obsady załogowej, godzin pracy i odpoczynku od marynarzy zatrudnionych na statkach pokrytych układami zbiorowymi ITF, których stroną jest KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” zobowiązała Organizacje Zakładowe i Organizacje Międzyzakładowe NSZZ „Solidarność” wchodzące w skład KSMMiR NSZZ „Solidarność” do:

- poinformowania swoich członków o szczegółach i celach akcji KSMMiR NSZZ „Solidarność”,
- zbierania informacji od marynarzy członków NSZZ „Solidarność” dot.: podwójnej księgowości na statkach, czasu pracy i odpoczynku oraz obsady załogowej,
- systematycznego przekazywania zebranych informacji do Macieja Konopki – Organizatora związkowego KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

Termin zakończenia akcji 30 czerwiec 2025 rok. Zebrane informacje zostaną przedstawione na śródkadencyjnym Walnym Zebraniu Delegatów KSMMiR NSZZ „Solidarność” w drugiej połowie 2025r.

Bezpieczny statek wymaga bezpiecznej obsady załogowej. Dość już niebezpiecznej obsady.

Zasadniczo minimalna bezpieczna obsada statku (minimalne wymagane kompetencje i liczna załogi na statku)

jest kontrolowana przez armatora a państwa bandery z a t w i e r d z a j ą jedynie skład załogi żądany przez armatora.



Zdjęcie: canva.com

Wiele przedsiębiorstw deklaruje obecnie zmniejszoną minimalną liczbę pracowników za zgodą państwa bandery. Miarka się przebrała – marynarze wielokrotnie są już pod zwiększoną presją i zmęczeniem z powodu przedłużonych umów o pracę, wydłużonych godzin pracy, dodatkowych zadań wykonywanych zwykle przez inspektorów i robotników portowych oraz niepewności, kiedy będą mogli wrócić do domu i swoich bliskich.

Zmniejszona minimalna obsada załogowa zwiększa presję, ponieważ wydłuża czas pracy tym samym zagrażając bezpieczeństwu załóg i środowiska.

Minimalna bezpieczna załoga ma zapewnić minimalne standardy bezpieczeństwa, wszystko poniżej minimum bezpiecznego dla załogi jest ryzykownie niebezpieczne, zagraża życiu, statkowi i środowisku.



Zdjęcie: KSMMiR NSZZ Solidarność

Nie każdy statek ma w składzie załogi marynarzy powyżej minimalnej bezpiecznej

obsady. Takie statki zapewniają, że są w stanie bezpiecznie pływać i działać w każdych warunkach.

Niestety, często zarzuca się marynarzom, że przyczyną incydentu lub wypadku na morzu jest błąd ludzki, nie wspominając i samozadowoleniu i odpowiedzialności przedsiębiorstw i administracji państw bandery, które zgadzają się na niewystarczającą obsadę jako czynnik przyczyniający się do błędu ludzkiego.

Sprzecznością jest to, że rządy i przedsiębiorstwa publicznie wyrażają oburzenie po poważnych incydentach które negatywnie wpływają na wybrzeża, środowisko i powodują utratę życia, jednocześnie akceptując praktyki, które zagrażają bezpieczeństwu o i zwiększają ryzyko. Ponadto dotychczasowa praktyka wskazuje, że wielokrotnie wnioskowana przez armatora minimalna obsada załogowa, co do której wystawiany jest odpowiedni dokument, nie tylko nie spełnia ale wręcz uniemożliwia spełnianie wymagań MLC 2006.

Istnieją dwa pojęcia: minimalna obsada załogowa (pozwalająca na przemieszczanie się statku od punktu A do B w warunkach normalnych) oraz obsada operacyjna, pozwalająca zgodnie z obowiązującymi przepisami eksploatować statek bezpiecznie z zapewnieniem mu wymaganej ochrony i wydajności.

Obsada załogowa powinna też zapewnić bezpieczeństwo statku i przebywających w nim osób w sytuacjach nadzwyczajnych / awaryjnych.



Zdjęcie: KSMMiR NSZZ Solidarność

Obsada załogowa powinna też przewidywać sytuację nagłego nieprzewidzianego zmniejszenia składu obsady załogowej niezależnie od przyczyn.

Istnieje szereg przykładów takiej sytuacji:

choroba, wypadek, repatriacja z powodów dyscyplinarnych, brak możliwości zaokrętowania zmiennika. Ustalanie poziomów obsady załogowej wymaga szczególnie pieczołowitej regulacji, ponieważ koszty załogowe stanowią istotny element kosztów eksploatacyjnych statku, wobec czego armatorzy wykazują skłonność zarówno do wnioskowania o minimalny poziom obsady załogowej jak i przekonywania zainteresowanych organów, że niski poziom obsady załogowej jest wystarczający do bezpiecznej eksploatacji statku.

Udział organizacji marynarzy w procesie ustalania poziomów obsady jest w tej sytuacji niezbędny. Dodatkowym argumentem przemawiającym za zwróceniem szczególnej uwagi na ustalanie poziomów obsady załogowej jest narastające obciążenie pracami administracyjnymi. Chociaż dotyczy to głównie oficerów, wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo statku i jego personelu. Prosimy Was o zgłaszanie wszelkich informacji i doświadczeń dotyczących obsady załogowej, które macie lub o których wiecie.

Bez Waszej pomocy i wsparcia nie możemy skończyć z negatywną tendencją zmierzającą ku niebezpiecznym poziomom obsady załogowej.

Pozbawieni skrupułów armatorzy będą nadal wykorzystywać marynarzy i pozbawiać praw wynikających z obowiązujących przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi.

Miarka się przebrała, koniec z niebezpieczną obsadą załogową.

Jeżeli masz jakiegokolwiek pytania lub chcesz podzielić się informacjami, które mogłyby wesprzeć naszą walkę, skontaktuj się z nami poprzez:
e-mail: gdynia@nms.org.pl

FB: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność”



Inspektorów ITF:

Adam Mazurkiewicz – ITF Koordynator
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

Grzegorz Daleki – ITF Inspektor
e-mail: Daleki_Grzegorz@itf.org.pl

MARYNARZU – SPRAW ABY KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” STAŁA SIĘ TWOIM CODZIENNYM PORTEM, DO KTÓREGO ZAWIJASZ W CELU UZYSKANIA INFORMACJI I PORAD.

SKORZYSTAJ Z BEZPŁATNEJ APLIKACJI ITF SEAFARERS (DOSTĘPNEJ W TWOICH APLIKACJACH ZARÓWNO NA URZĄDZENIU Z SYSTEMEM ANDROID JAK I IOS) Zeskanuj kod QR swoim aparatem w telefonie



LUB ODWIEDŹ POŚWIĘCONĄ TOBIE STRONĘ INTERNETOWĄ
www.itfseafarers.org

Gdy zapisysz się regularnie i systematycznie korygowane, niema informacji zwrotnej na temat pracy w jej obecnym kształcie. Dlatego kierownictwo firmy, a także regulatorzy nie mają dokładnego wglądu w procesy pracy. Ma to wpływ na zrozumienie skuteczności strategii łagodzących zmęczenie, ograniczając tym samym próby doskonalenia. Podważa to również działania regulacyjne.



Zdjęcie: KSMMiR NSZZ Solidarność

Raport ukazał się we właściwym czasie, biorąc pod uwagę rosnącą liczbę obniżonych poziomów bezpiecznej obsady załogowej, spowodowanych ciągłymi wyzwaniami związanymi z podmianą załogi. Przy zmniejszonej liczbie załogi każdy na statku jest zmuszony do dłuższej pracy poza zwykłymi obowiązkami, co zwiększa presję na marynarzy i poziom ich stresu. To z kolei negatywnie wpływa na ich zdrowie i dobre samopoczucie oraz stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa załogi, statku i środowiska.

Miarka się przebrała - jeśli statki nie są odpowiednio obsadzone załogą i marynarzy nie można zastąpić, to operacje statku muszą zostać znacznie ograniczone, aby uwzględnić mającą miejsce sytuację. Niehumanitarne jest zmuszanie marynarzy do kontynuowania pracy przez maksymalną liczbę godzin każdego dnia, siedem dni w tygodniu z minimalnym dozwolonym czasem odpoczynku, którego nie można podzielić na więcej niż dwa okresy, z których jeden musi trwać co najmniej 6 godzin. Udowodniono naukowo, że brak dostatecznej ilości odpoczynku negatywnie wpływa na skupienie uwagi potrzebnej do wykonywania zadań i zwiększa nie tylko ryzyko błędu ludzkiego, ale także powoduje skrajne cierpienie fizyczne i psychiczne.

Godziny pracy i odpoczynku.



Zdjęcie: KSMMiR NSZZ Solidarność

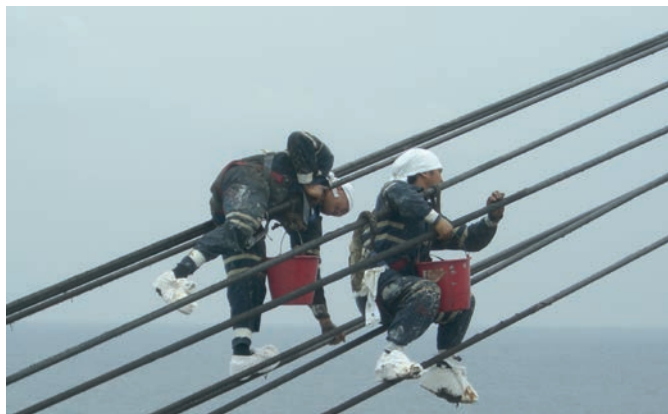
Godziny pracy i odpoczynku. Miarka się przebrała – marynarze mają prawo do odpowiednich okresów odpoczynku.

Światowy Uniwersytet Morski WMU opublikował niedawno raport na temat wdrażania obecnych Morskich ram regulacyjnych dotyczących odpoczynku i godzin pracy marynarzy.

We wnioskach i zaleceniach stwierdza się, co następuje:

„Dokładne rejestrowanie godzin pracy/ odpoczynku marynarzy jest nie tylko wymogiem prawnym na mocy zarówno MLC z 2006 r. jak i STCW z 1978 r., ale jest również narzędziem monitorowania zgodności.

Jeśli ograniczenie działalności statku oznacza spowolnienie światowego handlu/przewozów, wzrost kosztów i wydłużenie czasu transportu towarów, to stanowi to koszt, który świat musi zapłacić, aby poprawić bezpieczeństwo załogi. Nie możemy dalej „przymykać oczu” na systematyczne lekceważenie międzynarodowych przepisów morskich.



Zdjęcie BM 65

Badania Światowego Uniwersytetu Morskiego

Dane empiryczne zebrane od marynarzy, funkcjonariuszy Kontroli Państwa Portu (PSCO), inspektorów ITF i innych interesariuszy z branży, poprzez pogłębione wywiady, inspekcje na statkach i dyskusje w grupach fokusowych, są zbieżne z różnymi argumentami przedstawionymi w literaturze i odnoszą się do nich. Ponadto zebrane dane sugerują, że rejestrowanie nadużyć jest powszechne, znane wszystkim zainteresowanym stronom, ale różnie postrzegane, interpretowane i stosowane.

Podczas gdy marynarze i byli marynarze z różnych organizacji udzielają odpowiedzi jednoznacznie na temat częstych korekt (przy czym korekta powinna być tu rozumiana jako fałszowanie - dop. tłum.) zapisów, wydaje się, że inni interesariusze, którzy nie mają doświadczenia w żegludze morskiej, nie dostrzegają wagi problemu. Niektórzy interesariusze z sektora prywatnego uważają tę kwestię za niepotwierdzoną lub nieznaną.

Precyzyjne określenie ilościowe rozpowszechnienia korekty zapisów wymagałoby innego rodzaju badań. Jednak dane przedstawione w tym badaniu i przegląd literatury na ten temat jasno pokazują, że problem niedokładnego prowadzenia

dokumentacji, mówiąc wprost – fałszowania dokumentacji, jest znaczący i systematyczny. Ponadto szerokie zróżnicowanie geograficzne respondentów wspiera założenie, że fałszowanie zapisów obejmuje wszystkie regiony.

Uczestnicy badań uważają, że obecne międzynarodowe ramy regulacyjne nie gwarantują skutecznego zapobiegania zmęczeniu i łagodzenia jego skutków, ponieważ nie ma podstaw naukowych, które zapewniłyby jego skuteczność. Prawnie dopuszczalna liczba godzin pracy marynarzy jako dopuszczalna i często wymagana do wykonania, stanowi bezpośrednio przeciwieństwo ośmiogodzinnego dnia pracy MOP. Ponadto 14-godzinny dzień pracy jest sprzeczny z wynikami badań nad zmęczeniem i snem, w rozumieniu tego, co jest odpowiednie dla pracowników w kontekście takim jak żegluga.

Niemniej jednak 14-godzinny dzień pracy ewidentnie stał się standardem odniesienia w branży morskiej, wbrew pozornym intencjom MLC z 2006 r., z późniejszymi zmianami, które odnoszą się do 8-godzinnego dnia pracy jako normalnego standardu czasu pracy. Podstawowe odniesienie do 8 godzinnego dnia pracy w Normie A2.3.3 MLC z 2006 r. znajduje wsparcie w badaniach/literaturze dotyczących czasu pracy, które pokazują, że praca powyżej 8-godzinnego dnia roboczego i 50-godzinnego tygodnia pracy ma szkodliwy wpływ na bezpieczeństwo i higienę pracy.

W związku z tym nie jest zaskakujące, że 14-godzinny próg spotyka się z ostrą krytyką wśród wszystkich zainteresowanych stron, z którymi przeprowadzono wywiady, z wyjątkiem jednej organizacji armatorów

Podstawową przyczynę naruszeń i dostosowań/korekt, (**czytaj: fałszowania - dop. tłum.**), zidentyfikowano głównie w niewystarczającym bezpiecznym poziomie obsady załogi zatwierdzonym przez państwa bandery. Sugeruje się, że komercyjna konkurencja między państwami bandery, mającymi naceluzadowolenie klientów będących właścicielami statków (armatorami), ma poważny wpływ na poziom obsady. Badania wykazały, że w większości przypadków nie przestrzega się szczegółowych zasad

ustalania minimalnej bezpiecznej obsady. Brak ukierunkowanego uwzględnienia elementów operacyjnych skutkuje brakiem równowagi między obciążeniem pracą a liczbą personelu dostępnego do wykonania licznych i różnorodnych zadań wymaganych w eksploatacji statku. Często prowadzi to do naruszeń wymagań dotyczących godzin pracy / odpoczynku, a sytuacja pogarsza się w warunkach szczytowego obciążenia pracą, takich jak te związane z operacjami portowymi.

Badania wykazały „kulturę dostosowania” wśród marynarzy; godziny pracy są albo zaniżone, albo rejestry godzin pracy / odpoczynku są manipulowane w celu zapewnienia zgodności. Potwierdza to każdy z marynarzy, z którymi przeprowadzono wywiad; albo sami dokonują korekt, albo robi to ktoś inny w ich imieniu. Skuteczność rejestrowania godzin pracy jako narzędzia do wykazania zgodności z przepisami, które mają na celu złagodzenie zmęczenia, jest szeroko kwestionowana przez uczestników badań i postrzegana jako czysto papierowe ćwiczenie do celów zgodności.

Warto podkreślić, że globalne i systemowe błędy w rejestrowaniu wykraczają poza zapisy godzin pracy / odpoczynku. Chociaż uczestnicy uważają, że jakikolwiek zapis może zostać skorygowany, niektóre z nich są podnoszone w szczególności: zapisy planowych przeglądów, ćwiczenia, księga zapisów olejowych, oceny ryzyka i oficjalny dziennik okrętowy.

Zidentyfikowano różne czynniki, które przyczyniają się do korygowania (czytaj: fałszowania - dop.tłum.) przez marynarzy dokumentacji. Osiemdziesiąt pięć procent (85%, n = 17) marynarzy, z którymi przeprowadzono wywiady, przypisuje to obciążeniu pracą podczas operacji portowych, zwłaszcza podczas operacji w wielu portach (żegluga bliskiego zasięgu), gdy pracują 6 godzin w dniu / 6 godzin wolnego z powodu niewystarczającego poziomu obsady. Inne czynniki, które zachęcają do rejestrowania nadużyć, to przede wszystkim obawa przed reakcją spółki, zwłaszcza biorąc pod uwagę niepewność zatrudnienia i konsekwencje niepowodzenia kontroli zewnętrznych. Wspomina się również o premiach

związanych z kluczowymi wskaźnikami efektywności i o charakterze oprogramowania rejestrującego. Wiele programów jest „gotowych na sukces”, aby zapewnić zgodność z przepisami i zmotywować załogę do skorygowania swoich danych.



Zdjęcie : KSMMiR NSZZ Solidarność

Kultura firm żeglugowych i kultura panująca na statku również poważnie wpływają na skuteczne wdrażanie międzynarodowych ram regulacyjnych.

Ponadto krajowe systemy inspekcji wydają się nieskuteczne we wdrażaniu i egzekwowaniu istniejących środków w celu skutecznego zapobiegania zmęczeniu i łagodzenia jego skutków.

Chociaż działania PSC wydają się być prowadzone zgodnie z ustalonymi wytycznymi w zdecydowanej większości przypadków, tylko dwie pozycje (harmonogram obserwacji i zapisy pracy / odpoczynku) zostały uznane za konsekwentnie sprawdzane pod kątem monitorowania zgodności i egzekwowania. Chociaż wielu PSCO zgłosiło, że inne dokumenty są istotne w wykrywaniu niespójności, sama ta świadomość może doprowadzać (najwyraźniej nie doprowadziła) do dalszych kontroli krzyżowych prowadzących potencjalnie do wszczęcia rygorystycznych środków wykonawczych.

Wydaje się, że nadzór państwa bandery i PSC nie jest w stanie wdrożyć i egzekwować przepisów dotyczących godzin pracy / odpoczynku. Ograniczone zaangażowanie, niespójna interpretacja i (niewłaściwe)

stosowanie przepisów międzynarodowych zarówno przez państwa bandery, jak i państwa portu, spotyka się z krytyką większości zainteresowanych stron. Niedociągnięcia i skutki szeroko badanego „harmonogramu pełnienia wachty przez 6 godzin w / 6 godzin poza harmonogramem”, na które wiele państw bandery nadal zezwala, są powtarzane przez wszystkich interesariuszy, z którymi przeprowadzono wywiad.

Ograniczone egzekwowanie przepisów przez państwa bandery i portu tworzy środowisko dla normalizacji odchyłań. Powoduje to powszechne rejestrowanie nieprawidłowości i niepowodzeń systemowych przez wszystkie zainteresowane strony - marynarzy, przedsiębiorstwa, państwa bandery i portu - w celu rozwiązania tego problemu. Niemożność wyegzekwowania istniejących przepisów może poważnie wpłynąć na zdrowie, bezpieczeństwo i zdolności poznawcze marynarzy. W konsekwencji, proces podejmowania decyzji osłabiony zmęczeniem może prowadzić do poważnych wypadków i szkód środowiskowych na dużą skalę.

Wydaje się, że strategie i działania państw bandery są wadliwe w wypełnianiu niektórych z ich obowiązków w zakresie zapewniania dostatecznie i efektywnie obsadzonych załogowo statków, monitorowania godzin pracy / odpoczynku oraz weryfikacji wdrażania Kodeksu ISM poza dokumentacją. Biurokratyzacja bezpieczeństwa stworzona przez Kodeks ISM i jej szkodliwe skutki dla systemów pracy na statkach wydają się niewystarczająco doceniane i uwzględniane przez organy regulacyjne.

Pomimo świadomości nieprawidłowości związanych z czasem pracy / odpoczynku, większość firm wydaje się niezdolna lub niechętna do rozwiązania tego problemu. Ponadto firmy nadal korzystają z wadliwych SMS (Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem), które wydają się służyć wyłącznie do celów zgodności. W takich kontekstach SMS reprezentuje papierowe ćwiczenie. Chociaż wyraźnym zamiarem Kodeksu ISM było przekazanie informacji

zwrotnej ze statku do najwyższego kierownictwa, uczestnicy zgłaszają, że obecne podejście do SMS jest nieodpowiednie, jeśli chodzi o jego zdolność do gromadzenia odpowiednich i dokładnych danych ze statków, co zagraża wszelkim próbom ulepszenia systemu.

Wreszcie marynarze wydają się niezdolni do nadania priorytetu swojej lojalności i są zamknięci w dysonansie poznawczym. Z jednej strony muszą wypełnić wiele zapisów, aby potwierdzić zgodność. Z drugiej strony korekta zapisów jest konieczna, aby uniknąć zakłóceń w działalności. W takim kontekście dokładność zapisów jest w najlepszym przypadku drugorzędna, a w najgorszym całkowicie bezcelowa. Tym samym zdyskredytowane są wszelkie formy dokładnego prowadzenia rejestru godzin odpoczynku.

Niezdolność do reagowania na naruszenia i rejestrowania nieprawidłowości w sztuce wskazuje na niepowodzenie systemowe, które w przypadku braku znaczących reform zarówno w samej branży, jak i praktykach administracyjnych, może trwać nieprzerwanie wraz ze wszystkimi negatywnymi skutkami.

Zachęty do nieprzestrzegania

Badanie ujawnia, że interesariusze nie mają motywacji ani żadnej korzyści, aby się dostosować. W związku z tym obecnie istnieje ograniczona możliwość promowania wdrażania i egzekwowania, jeżeli bariery nie są usuwane i nie wzrasta zachęcanie do przestrzegania przepisów.

Każdy interesariusz ma inną motywację, aby nie wdrażać i nie egzekwować przepisów:

1. W przypadku marynarzy korekta zapisów jest opcją domyślną, ponieważ naruszenia mogą kwestionować ich profesjonalizm i wpływać na oceny wyników. W obecnym braku działań władz i firm nie ma zachęty do prowadzenia dokładnych zapisów. Dostosowania [czyt.: fałszerstwa dop. tłum.]



Zdjęcie: KSMMiR NSZZ
Solidarność

są motywowane potrzebą minimalizacji przykrości (winy, strachu przed utratą pracy) oraz dodatkowym nakładem pracy związanym z dokładnym raportowaniem godzin pracy / odpoczynku. Dlatego marynarze stawiają interesy firmy przed swoimi własnymi.

2. Dla armatorów zachętą jest zwiększenie dziennej produktywności poszczególnych marynarzy. Celem jest zmniejszenie ogólnych kosztów załogi, zwiększenie marż zysku i konkurencyjności bez bycia postrzeganymi przez strony trzecie jako sprawcy naruszeń.
3. W przypadku państw bandery określenie liczby załogi jest przedmiotem rywalizacji. Dlatego jest zachętą do umożliwienia bardzo niskiego poziomu załogi, aby przyciągnąć właścicieli statków i zwiększyć korzyści ekonomiczne wynikające z dodatkowego tonażu.
4. Dla funkcjonariuszy/oficerów (PSCO) kontroli państwa portu zachętą jest zrównoważenie obciążenia pracą, biorąc pod uwagę wielość elementów do zweryfikowania w krótkim okresie. Dlatego weryfikacja dokładności zapisów nie jest priorytetem, ponieważ jest czasochłonna, trudno znaleźć wyraźne podstawy do podjęcia dalszych działań i oferuje niski zwrot z inwestycji w odniesieniu do ewentualnych podjętych działań egzekucyjnych.

Podsumowując, bez zakłócania obecnego reżimu motywacyjnego, będzie występował ciągły błąd we wdrażaniu i egzekwowaniu przepisów dotyczących czasu pracy / odpoczynku.

Marynarze!

Prosimy WAS o zgłaszanie wszelkich informacji i doświadczeń dotyczących godzin pracy i odpoczynku, które macie lub o których wiecie. Bez waszej pomocy i wsparcia nie możemy skończyć z negatywną tendencją zмирzającą do powszechnego rejestrowanie nieprawidłowości i niepowodzeń systemowych przez wszystkie zainteresowane strony - marynarzy, przedsiębiorstwa, państwa bandery

i portu. Niemożność wyegzekwowania istniejących przepisów może poważnie wpłynąć na zdrowie, bezpieczeństwo i zdolności poznawcze marynarzy.

W konsekwencji proces podejmowania decyzji osłabiony zmęczeniem może prowadzić do poważnych wypadków i szkód środowiskowych na dużą skalę.

Pozbawieni skrupułów armatorzy będą nadal wykorzystywać marynarzy i pozbawiać praw wynikających z obowiązujących przepisów dot. bezpieczeństwa żeglugi.

Miarka się przebrała - marynarze mają prawo do odpowiednich okresów odpoczynku !



Zdjęcie: KSMMiR NSZZ Solidarność

Jeżeli masz jakiegokolwiek pytania lub chcesz podzielić się informacjami, które mogłyby wesprzeć naszą walkę, skontaktuj się z nami poprzez:
e-mail: gdynia@nms.org.pl

FB: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków
NSZZ „Solidarność”



Inspektorów ITF:

Adam Mazurkiewicz – ITF Koordynator
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

Grzegorz Daleki – ITF Inspektor
e-mail: Daleki_Grzegorz@itf.org.pl

Podwójna księgowość OSZUSTWO, KTÓRE POZBAWIA MARYNARZY ICH USTAWOWYCH PRAW DO WYNAGRODZENIA.

Podwójna księgowość to nielegalny system księgowy, w którym zmusza się marynarzy do podpisywania dwóch różnych zestawów umów i/lub rozliczeń wynagrodzeń.

Jedno rozliczenie wynagrodzeń i/lub umowa wydawane jest zgodnie z wszelkimi wymogami obowiązujących układów zbiorowych (CBA) zatwierdzonych przez ITF. I te właśnie dokumenty przedstawiane są przez kapitana wszystkim inspektorom ITF i/lub oficerom kontroli państwa portu (PSC) zaangażowanym w przeprowadzenie inspekcji na pokładzie.

Drugie to fałszywa umowa i/lub rozliczenie wynagrodzeń, które odzwierciedla prawdziwe kwoty wynagrodzeń, nadgodzin i innych płatności, które faktycznie wypłacane są marynarzom. Oczywiście te fałszywe dokumenty nie są pokazywane osobom kontrolującym.

Ten **system podwójnej księgowości** narusza zarówno warunki wszelkich obowiązujących układów zbiorowych ITF, jak i Konwencji o Pracy na Morzu z 2006 roku. Pozbawia marynarzy ich podstawowych praw i jest czymś, czemu ITF sprzeciwia się od wielu lat i walczy o jego wykorzenie.

Poniżej znajduje się tylko jeden przykład tego, jak w praktyce funkcjonuje podwójna księgowość, niestety wiemy także o istnieniu wielu innych sposobów.

Marynarz podpisuje kontrakt na pracę w charakterze A/B na statku objętym układem zbiorowym ITF, z ustalonym miesięcznym wynagrodzeniem w wysokości 1836 USD. Po zaokrętowaniu A/B dowiaduje się, że aby zachować pracę będzie musiał podpisywać rozliczenia płacowe dla ITF

ale jemu zostanie wypłacone i przelane na jego konto tylko 1400 USD. Nie otrzyma pozostałych 436USD ale zostaną one wykazane jako pobrane w zaliczkach gotówkowych wypłaconych na statku. Te fałszywie podpisane rozliczenia wypłat są następnie przedstawiane przeprowadzającym inspekcję statku inspektorom ITF lub oficerom PSC i jeżeli marynarz nie złoży skargi to w większości przypadków oszustwo to nie zostanie wykryte.

Zidentyfikowanie a następnie udowodnienie praktyki podwójnej księgowości, jest zadaniem niełatwym. Zdajemy sobie sprawę, że marynarze w celu zabezpieczenia i utrzymania zatrudnienia na statku, ze względów ekonomicznych, są często zmuszani lub nie mają innego wyjścia jak tylko spełnić żądania pracodawców dotyczące podpisywania podwójnych umów i rozliczeń wynagrodzeń.

Aby ujawnić pełny zakres podwójnej księgowości i pokazać firmy, które ją praktykują, prosimy was o zgłaszanie wszelkich doświadczeń, które macie lub o których wiecie. Bez waszej pomocy i wsparcia nie możemy skończyć z tym systemem a pozbawieni skrupułów właściciele będą nadal wykorzystywać marynarzy i pozbawiać ustawowych praw wynikających z ich umów.



ZUS

ZAKŁAD
UBEZPIECZEŃ
SPOŁECZNYCH

Ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Dlaczego rozmawiamy o ubezpieczeniach społecznych dla marynarzy?

Minęło kilka kadencji Sejmu RP, mamy za sobą

niezliczoną liczbę spotkań i posiedzeń Komisji Sejmowej ds. Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, i wreszcie dnia **6 sierpnia 2024 roku Strona Rządowa** przedstawiła projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych dot. polskich marynarzy.

Na naszej stronie internetowej **solidarnosc.nms.org.pl** i w Biuletynie Morskim Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” przedstawialiśmy systematycznie opis dotychczasowych działań podejmowanych przez KSMMiR NSZZ „S” w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego i naszych wystąpień na posiedzeniach Sejmowych Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w obronie podstawowych praw polskich marynarzy.

W dalszej części Biuletynu Morskiego prezentujemy wybrane i istotne stanowiska oraz opinie stron trójstronnego dialogu społecznego w sprawie ubezpieczeń społecznych marynarzy.

Świadomość

Mamy świadomość, że ochrona zabezpieczenia społecznego jest jednym z najbardziej istotnych aspektów godziwej pracy, ale także jedną z najbardziej skomplikowanych spraw do wdrożenia, zwłaszcza w tak zglobalizowanym sektorze, jakim jest sektor morski gdzie pracownicy i pracodawcy znajdują się często w różnych krajach, w których obowiązuje często zróżnicowane podejście do świadczenia zabezpieczenia społecznego i często mają miejsce bardzo zróżnicowane poziomy rozwoju gospodarczego i społecznego. MLC, 2006 zawiera postanowienia w zakresie krótkoterminowej ochrony zabezpieczenia społecznego w oparciu o odpowiedzialność armatora, a także w zakresie opieki medycznej w trakcie okresu zatrudnienia. Jednak liczne kraje mają poważny problem ze świadczeniem istotnego wsparcia uzupełniającego w zakresie objęcia ryzyk długofalowych i zagwarantowania ochrony

społecznej dla samych marynarzy i osób pozostających na ich utrzymaniu w sytuacji zakończenia lub przerwania zatrudnienia marynarzy.



Ochrona społeczna tego rodzaju jest w pierwszym rzędzie świadczona przez Państwo stałego zamieszkania marynarza.

Podstawa prawna

Na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2011 roku o ratyfikacji Konwencji Pracy na Morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 roku (Dz.U. Nr 222, poz. 1324), Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej dnia 27 grudnia 2011 roku ratyfikował wyżej wymienioną konwencję.

Dnia 16 maja 2013 roku wydane zostało Oświadczenie Rządowe w sprawie mocy obowiązującej Konwencji o pracy na morzu (Dz.U. 2013 poz. 846). Rzeczpospolita Polska oświadczyła i zobowiązała się, że polscy marynarze podlegają ośmiu następującym świadczeniom społecznym:

- opieka medyczna;
- zasiłek chorobowy;
- zasiłek dla bezrobotnych;
- świadczenia emerytalne;
- świadczenia z tytułu wypadków przy pracy;
- zasiłek macierzyński;
- świadczenia inwalidzkie;
- świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny.

Polska ratyfikując MLC 2006 miała obowiązek realizować minimum trzy świadczenia z dziewięciu świadczeń, które wymienia MLC 2006. Tymi trzema obszarami

zalecanymi są: opieka medyczna, zasiłek chorobowy oraz świadczenia w razie wypadków przy pracy. Jednak Polska ratyfikując MLC 2006 zdecydowała się na realizację ośmiu w/w obszarów świadczeń społecznych.

Przypominamy

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” będąc członkiem Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego od momentu ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP – MLC, 2006 podnosiła i wnioskowała do Strony Rządowej konieczność uregulowania marynarskich ubezpieczeń społecznych zgodnie z literą Konwencji MOP – MLC, 2006. Niestety pomimo upływu wielu lat od ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP – MLC, 2006, nie został zainicjowany proces legislacyjny w celu objęcia zabezpieczeniem społecznym wszystkich polskich marynarzy.

Strona Pracowników zwracała uwagę, że Ustawa o pracy na morzu uchwalona 15.08.2015 roku, która miała implementować do polskiego porządku prawnego MLC, 2006 nie wypełniła wszystkich istotnych zobowiązań, jakie przejęła na siebie Polska, w szczególności dotyczących zabezpieczeń społecznych polskich marynarzy.

Wielokrotnie przywoływalismy następujące dokumenty:

„Bezpośrednie pytania Komitetu (CEACR) MOP-u z roku 2014, przyjęte na 104 Sesji Międzynarodowej Organizacji Pracy w 2015 roku, skierowane do Rządu RP w sprawie ratyfikacji Konwencji Pracy na Morzu”, w szczególności dotyczące zabezpieczenia społecznego.

Po upływie pięciu lat Komitet Ekspertów MOP-u (CEACR) ponownie krytycznie ocenia i wytyka Rządowi RP między innymi niezgodne z MLC 2006 regulacje dot. ubezpieczeń społecznych polskich marynarzy.

Prośba bezpośrednia (CEACR) - **przyjęta 2019**, opublikowana na 109. Sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy (ILC-2021) cytat:

„...Komitet zauważa, że marynarze mieszkający w Polsce i zatrudnieni na statkach zagranicznych (innych niż

UE) w przeciwieństwie do pracowników lądowych mieliby prawo do dobrowolnego członkostwa i musieliby samodzielnie ponosić ciężar finansowy składek zarówno pracodawcy, jak i pracownika, z naruszeniem zasady ustanowionej w Prawidle 4.5 ust. 3, zgodnie z którym marynarze podlegający krajowemu ustawodawstwu dotyczącemu zabezpieczenia społecznego są uprawnieni do korzystania z ochrony socjalnej nie mniej korzystnej niż ta, z której korzystają pracownicy lądowi.

W związku z tym Komitet zwraca się do Rządu o wskazanie podjętych lub przewidzianych środków dla przestrzegania zasady równego traktowania marynarzy i pracowników lądowych w zakresie zabezpieczenia społecznego marynarzy służących na statkach zagranicznych (innych niż UE), w szczególności poprzez aktywne dążenie do zawarcia dwustronnych lub wielostronnych umów zabezpieczenia społecznego, na przykład z najważniejszymi państwami bandery w celu wprowadzenia w życie powyższej zasady.”

Pomimo udzielonych przez Rząd RP odpowiedzi w sprawozdaniach do MOP-u polscy marynarze zamieszkali w Polsce, którzy pływają na statkach innych bander nadal nie są objęci przepisami dotyczącymi zabezpieczeń społecznych.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dezyderat nr 5 Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie opodatkowania marynarzy oraz systemu zabezpieczenia społecznego marynarzy i rybaków do Rady Ministrów uchwalony na posiedzeniu w dniu 9 maja 2018 roku.

Komisja Sejmowa wezwała Rząd RP „...do

wdrożenia przepisu 4.5 – Zabezpieczenie społeczne...” i stwierdziła, że: „...Zgodnie z Normą A4.5 - Zabezpieczenie społeczne Konwencji MLC, 2006 - każde państwo będące stroną Konwencji powinno zapewnić komplementarne zabezpieczenie społeczne wszystkim marynarzom mającym miejsce stałego zamieszkania na jego terytorium.

W związku z powyższym, Komisja wzywa Rząd do podjęcia pilnych działań zmierzających do wypracowania systemu zabezpieczenia społecznego marynarzy, obejmującego ubezpieczenie społeczne oraz zdrowotne, który pozwalałby na ubezpieczanie się marynarzom zatrudnionym pod obcymi banderami, mającym miejsce zamieszkania w Polsce, na zasadzie dobrowolności.

System zabezpieczenia społecznego powinien zapewnić konkurencyjność polskich marynarzy na wysoce wymagającym światowym rynku żeglugowym. Z tego względu podstawa wymiaru składek powinna zostać określona ryczałtowo, a w przypadku najgorzej opłacanych stanowisk pomocniczych - od minimalnego wynagrodzenia za pracę. Ze względu na specyfikę pracy na morzu system ten powinien obejmować również rybaków morskich...”.



**TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI
UNII EUROPEJSKIEJ**

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C- 631/17 z 8.05.2019 roku zgodnie, z którym marynarz zamieszkały na terytorium państwa członkowskiego UE będąc zatrudniony przez pracodawcę z UE/EOG niezależnie od bandery statku podlega ubezpieczeniu społecznemu w kraju zamieszkania.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że jeszcze na wczesnym etapie tworzenia Założeń do Ustawy pracy na morzu **15.12.2014** roku Strona Pracowników skierowała do Strony Rządowej wnioski i konkretne propozycje rozwiązań dot. zabezpieczeń społecznych marynarzy.

W tym samym roku **2014 Strona Rządowa odrzuciła** projekt wypracowany w trakcie blisko dwuletniej pracy zespołu ekspertów!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

„...Niestety! Projekt ten został jednostronnie odrzucony przez Rząd RP bez podania jakichkolwiek powodów uzasadniających jego odrzucenie ...”.

W trakcie posiedzeń Komisji Sejmowych i Senackich uwagi Strony Pracowników zostały odrzucone, a Sejm RP dnia 5 sierpnia 2015 roku głosami PO, PSL, SLD oraz RP i BC przyjął Ustawę o pracy na morzu.

Dnia 19.08.2016 roku Strona Pracowników skierowała do Strony Rządowej wystąpienie ws. nowelizacji Ustawy o pracy na morzu, cyt. :

„ pkt.5. Koszty zabezpieczenia społecznego marynarzy winny być poniesione w odpowiednich uzgodnionych proporcjach przez rząd, armatora, i marynarza. Ubezpieczenie powinno obejmować wszystkich marynarzy zamieszkałych w Polsce...”

7.09.2016 roku Strona Pracowników i Strona Pracodawców przekazała do Strony Rządowej wspólne stanowisko dot. nowelizacji Ustawy o pracy na morzu podnosząc sprawę konieczności uregulowania między innymi ubezpieczeń społecznych polskich marynarzy.

W ciągu kolejnych lat na posiedzeniach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego oraz na posiedzeniach Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej temat niezmiennie był wielokrotnie podnoszony i omawiany przez Stronę Pracowników.

Sprawa ubezpieczeń społecznych marynarzy trafiła do Prezydenta RP.



Zdjęcie:Prezydent.pl

Dnia **22 lipca 2020 roku** na Posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Pan Paweł Janik z Biura Narodowej Rady Rozwoju, Samorządu i Inicjatyw Obywatelskich Kancelarii Prezydenta RP powiedział, że: „... ubezpieczenia społeczne marynarzy to temat, który pojawił się na NRR już jakiś czas temu, podczas omawiania kwestii związanych ze wsparciem dla polskiej bandery. Temat ułatwień w rejestracji statków pod polską banderą jest kwestią wiodącą w projekcie prezydenckim.

W Kancelarii Prezydenta RP poszukiwano rozwiązań instytucjonalnych wspierających polską banderę, których jednym z elementów są ubezpieczenia społeczne marynarzy. Projekt ten brany jest pod uwagę w Kancelarii Prezydenta RP jako projekt, który zostanie przekazany do Sejmu w ramach tzw. prezydenckiej inicjatywy ustawodawczej na początku nowej kadencji. Potrzebny jest jednak „consensus” i współpraca pomiędzy Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej oraz MG MiŻŚ, jako resortami zainteresowanymi tym projektem. Prezydent nie chce bowiem kierować do Sejmu projektów kontrowersyjnych, na które nie ma zgody rządu.

Po rozstrzygnięciu TSUE Kancelaria Prezydenta RP nie chce rozstrzygać kwestii systemowych w zakresie ubezpieczeń społecznych marynarzy. Projekt wychodzi z punktu widzenia ułatwień dla polskiej bandery i to jest jego nadrzędny cel. Natomiast wyrok TSUE trzeba bezdyskusyjnie zrealizować. Zasadne jest pilne współdziałanie MG MiŻŚ, MR PiPS oraz Kancelarii Prezydenta RP oraz powiązanie sprawy ubezpieczeń z kwestią polskiej bandery. Konieczne jest porozumienie pomiędzy resortami, gdyż inicjatywa prezydencka nie powinna budzić napięć na linii rząd-prezydent...” - cytat z protokołu Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego z dnia 22 lipca 2020 roku.

Zwracamy również uwagę na treść wypowiedzi Pana Marka Gróbarczyka (MG MiŻŚ), który powiedział:

„...z uwagi na zagadnienie rzeczą oczywistą było, że to MG MiŻŚ będzie realizował projekt.

Jednak w ubiegłym roku, aby podnieść rangę sprawy, inicjatywę w zakresie procedowania projektu przejął Prezydent. Prace nad ustawą w pierwszej połowie roku, w związku z zawirowaniami związanymi z pandemią i kampanią wyborczą, zostały wstrzymane. Niemniej jednak zostaną wznowione. Dalsze procedowanie projektu przez Kancelarię Prezydenta nadałoby mu priorytetowy bieg w Parlamencie.

Niemniej jednak jeśli prace nad projektem miałyby być kontynuowane przez MG MiŻŚ to jego ostateczny kształt zostanie ustalony w wyniku uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, po uprzednim wpisie do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów...”

- cytat z protokołu Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego z dnia 22 lipca 2020 roku.



Dnia 23.11.2021 roku Krajowy Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność” przesłał do Pana Prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego Apel nr 1 w sprawie ubezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy.

W odpowiedzi **28.01.2022 roku**, z upoważnienia Ministra Infrastruktury Marka Gróbarczyka Sekretarza Stanu odpowiedział cytat: „... Kwestią kluczową okazała się jednak kwestia składek na ubezpieczenie społeczne i ich korelacja z odpowiednimi wpływami do budżetu państwa i Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Aktualnie, z uwagi na pandemię SARS-CoV-2 oraz związaną z tym sytuację budżetu państwa, prace nad rozwiązaniami w zakresie kompleksowego objęcia marynarzy zabezpieczeniem społecznym zostały wstrzymane ...”.

Dnia **25.03.2022 roku** Strona Pracowników

Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, skierowała kolejne wystąpienie do Strony Rządowej wnioskując o wznowienie działań legislacyjnych w celu objęcia polskich marynarzy systemem ubezpieczeń społecznych. Cytat:

„... Podczas wieloletnich prac Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego Strona Rządowa, Strona Pracodawców i Strona Pracowników wypracowały główne założenia i projekt ustawy, w którym zaproponowano wprowadzenie składek na ubezpieczenia społeczne i ubezpieczenia zdrowotne...”.

W odpowiedzi **12.04.2022 roku**, z upoważnienia Ministra Infrastruktury Marka Gróbarczyka Sekretarza Stanu cytat:

„... Aktualnie, z uwagi na pandemię COVID-19, jak również ze względu na trwającą wojnę na Ukrainie oraz związaną z tymi okolicznościami sytuację budżetową państwa, prace nad rozwiązaniami w zakresie kompleksowego objęcia marynarzy zabezpieczeniem społecznym zostały wstrzymane. ...”.

Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego stanowczo sprzeciwia się takiemu stanowisku Strony Rządowej z dnia **12.04.2022** roku w sprawie odmowy wszczęcia prac legislacyjnych.

W trakcie omawianego okresu 9 lat liczne wystąpienia Strony Pracowników napotykały na nieustępliwy i niezmienny opór tłumaczony brakiem możliwości realizacji ustawowego zabezpieczenia społecznego dla polskich marynarzy.

Powyżej zacytowaliśmy jedynie kilka wybranych dokumentów, wystąpień Strony Pracowników i Strony Pracodawców oraz odmowę realizacji postulatu przez Stronę Rządową.

Ówczesna sytuacja i brak efektów naszej działalności zmusiły Stronę Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego do skierowania naszego wniosku dnia **25 sierpnia 2022r do Rady Dialogu Społecznego** o wyrażenie opinii i zajęcie stanowiska w sprawie implementacji do polskiego prawa Konwencji MOP-u MLC, 2006, w zakresie zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy.

Wreszcie jest oczekiwany od trzech

dziesięcioleci projekt rządowy - projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw ...



Ministerstwo Rodziny,
Pracy i Polityki Społecznej

Na początku lat pięćdziesiątych państwowe polskie przedsiębiorstwa armatorskie, przy bierności kolejnych Rządów RP i milczeniu Parlamentu RP, zdecydowały się na założenie spółek zagranicznych w tzw. rajach podatkowych, pozbawiły polskich marynarzy ubezpieczeń społecznych, stałego miejsca zatrudnienia w Polsce i wielu uprawnień wynikających między innymi z kodeksu pracy, Ustawy o Pracy na Morzu itd.

Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw

Reakcje, stanowiska, opinie w sprawie projektu rządowego

Stanowisko Rady KSMMiR NSZZ „S” Stanowisko Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” nr 1/ XII/08/2024 w sprawie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych.



Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” zapoznana się z rządowym projektem ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych z dnia 6 sierpnia 2024 roku.

Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” negatywnie opiniuje rządowy projekt ustawy o zmianie

ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych z dnia 6 sierpnia 2024 roku.

Projekt nie uwzględnia charakteru marynarskiej umowy o pracę, braku ciągłości zatrudnienia polskich marynarzy pracujących na statkach innych bander.

Projekt nakłada obowiązek opłacania składek na ubezpieczenie społeczne przez marynarzy nie posiadających zatrudnienia czego nie można zaakceptować.

Projekt ustawy sprowadza się do zrzucenia problemu braku kontroli i nadzoru nad statkami tanich bander na barki marynarzy, którzy w wielu przypadkach nie będą w stanie udźwignąć konsekwencji zmian co może doprowadzić do bezrobocia lub rezygnacji z pracy na morzu.

UZASADNIENIE:

1. Projekt nie spełnia oczekiwań polskich marynarzy i pogarsza istniejące warunki marynarzy mieszkających w Polsce i pracujących na statkach u zagranicznych armatorów (innych niż UE).

2. Podstawowe zastrzeżenia wzbudza fakt, że fundamentem zaproponowanego rozwiązania (mającego na celu uczynienie polskiej bandery konkurencyjnej wobec tzw. tanich bander) jest de facto obniżenie poziomu zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy zatrudnionych przez polskich armatorów. Odprowadzanie składki na ubezpieczenie społeczne od poziomu minimalnego wynagrodzenia przekłada się na radykalne obniżenie wysokości przyszłych świadczeń emerytalnych. Rozumiemy potrzebę budowy (czy odbudowy) konkurencyjności polskiej bandery, ale nie może to się odbywać wyłącznie przy pomocy obniżenia standardu przyszłych świadczeń emerytalnych polskich marynarzy. Należy podkreślić, że w obecnym stanie prawnym ustawodawca zdecydował się na dofinansowanie składki osób prowadzących pozarolniczą działalność gospodarczą (tzw. wakacje od ZUS polegające na braku obowiązku odprowadzania składki przez płatnika samozatrudnionego i równocześnie modyfikację zapisu księgowego na indywidualnym koncie ubezpieczonego tak, jakby nie dokonał decyzji o skorzystaniu z "wakacji"). Jak można zakładać rozwiązanie to służy wsparciu

przedsiębiorczości, która jest postrzegana przez ustawodawcę jako niezbędna dla rozwoju polskiej gospodarki. Podobnie budowa konkurencyjności polskiej bandery powinna być połączona z wykorzystaniem mechanizmu wsparcia ze środków publicznych.

3. Projekt nie rozwiązuje kwestii równego traktowania pracowników lądowych i morskich w sferze ubezpieczeń, gdyż wskazuje, że całość obciążenia ekonomicznego opłacanej składki spoczywa na marynarzu wykonującym pracę na podstawie umowy o świadczenie pracy na morzu.

4. Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych nie realizuje:

- Postanowień Konwencji MLC 2006 ratyfikowanej przez Polskę 27.12.2011 roku zgodnie, z którą marynarze powinni być objęci ubezpieczeniem społecznym na warunkach nie gorszych niż pracownicy lądowi;

- Prośby bezpośredniej Komitetu Ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) - CEACR - przyjętej w 2019 roku skierowanej do rządu polskiego w 2019 roku - cytata: "... Komitet uważa, że marynarze mieszkający w Polsce i zatrudnieni na statkach zagranicznych (innych niż UE) w przeciwieństwie do pracowników lądowych mieliby prawo do dobrowolnego członkostwa i mieliby samodzielnie ponosić ciężar finansowy składek zarówno pracodawcy, jak i pracownika, z naruszeniem zasady ustanowionej w Prawidło 4.5 ust. 3, zgodnie z którym marynarze podlegający krajowemu ustawodawstwu dotyczącemu zabezpieczenia społecznego są uprawnieni do korzystania z ochrony socjalnej nie mniej korzystnej niż ta, z której korzystają pracownicy lądowi. **W związku z tym Komitet zwraca się do Rządu o wskazanie podjętych lub przewidzianych środków dla przestrzegania zasady równego traktowania marynarzy i pracowników lądowych w zakresie zabezpieczenia społecznego marynarzy służących na statkach zagranicznych (innych niż UE),**

w szczególności poprzez aktywne dążenie do zawarcia dwustronnych lub wielostronnych umów zabezpieczenia społecznego, na przykład z najważniejszymi państwami bandery w celu wprowadzenia w życie powyższej zasady.”



Mając na uwadze powyższe Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” wzywa Stronę Rządową do zmiany projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, uwzględniając interesy polskich marynarzy oraz wymagania Konwencji MLC 2006 ratyfikowanej przez Polskę 27.12.2022 roku i prośby bezpośredniej Komitetu Ekspertów MOP - CEACR przyjętej w 2019 roku skierowanej do rządu polskiego w 2019 roku dot. Prawidła 4.5 i Kodeksu - Zabezpieczenie społeczne.

Decyzja Prezydium Komisji Krajowej NSZZ „S” w sprawie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych.

Prezydium Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” krytycznie ocenia projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych z 6 sierpnia 2024 r.

Celem projektu winno być pełne wdrożenie w Polsce postanowień konwencji MLC 2006 ratyfikowanej przez Polskę 27 grudnia 2011 r. oraz usunięcie uchybień polskiego stanu prawnego i praktyki, które wskazał polskiemu rządowi Komitet Ekspertów MOP (CEACR) w 2019.

Powinien on także adresować kwestię wzmocnienia polskiej bandery jako atrakcyjnej podstawy pracy na morskich statkach handlowych.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych z 6 sierpnia 2024 r. nie rozwiązuje powyższych zadań.

Prezydium KK zwraca szczególną uwagę na następujące kwestie:

1. Pierwsza dotyczy marynarzy wykonujących pracę na statkach tzw. tanich bander.

W tym obszarze projekt nie rozwiązuje kwestii równego traktowania pracowników lądowych i morskich w sferze ubezpieczeń społecznych. Aczkolwiek projekt umożliwia podleganie ubezpieczeniu chorobowemu marynarzom pracującym pod banderą innego niż polską lub unijną (co dotychczas nie miało miejsca) to całe obciążenie ekonomiczne związane ze składką dotyka marynarza. Co równie ważne i nieakceptowalne to fakt, że wciąż konstrukcja ubezpieczenia zdrowotnego nie odpowiada realiom pracy na morzu (polegającej na przeplatających się okresach pracy na morzu i okresach pozostawania na lądzie).

2. Po drugie na negatywną ocenę zasługuje zawarta w projekcie próba uczynienia polskiej bandery bardziej atrakcyjną. Podstawowe zastrzeżenie wzbudza fakt, że kluczowym elementem zaproponowanego rozwiązania, mającego na celu uczynienie polskiej bandery bardziej atrakcyjną jest de facto obniżenie poziomu zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy pracujących pod polską banderą poprzez wprowadzenie nowego tytułu podlegania składce, która odprowadzana ma być od podstawy w wysokości minimalnego wynagrodzenia. Odprowadzanie składki od minimalnego wynagrodzenia przekłada się na radykalne obniżenie przyszłych świadczeń emerytalnych.

Prezydium KK NSZZ „Solidarność” apeluje do Ministerstwa Infrastruktury o dalsze prace nad wskazanymi w Decyzji Prezydium wyzwaniem z wykorzystaniem mechanizmów dialogu społecznego, w tym forum Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

Transport morski w wymiarze europejskim i globalnym stanowi prawdziwy krwioobieg systemu gospodarczego na świecie (czego doświadczyliśmy w niedawnym okresie pandemii Covid-19). Należy więc podejmować wszelkie niezbędne działania dla uczynienia pracy marynarzy atrakcyjną oraz wzmocnienia



możliwości rozwoju polskiej bandery. Cel drugi nie może jednak być realizowany kosztem sytuacji ubezpieczeniowej marynarza zatrudnionego u armatora pływającego pod polską banderą.

Stanowisko Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w sprawie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych.

Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, to jest:

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

po zapoznaniu się z projektem rozwiązań zmierzających do wypełnienia wymogu zawartego w Konwencji o pracy na morzu (MLC, 2006) – (Prawidło 4.5, Norma A4.5) poprzez uregulowanie ubezpieczeń społecznych marynarzy zamieszkałych na terytorium Polski **zwraca uwagę na następujące aspekty:**

- W ciągu ostatnich trzech lat dyskusji zarówno Strona Rządowa, Strona Pracodawców, jak i Strona Pracowników wskazywały na niezbędność przyjęcia rozwiązań w zakresie ubezpieczeń społecznych marynarzy zamieszkujących na terytorium Polski, jednak postulat ten dotyczył marynarzy zatrudnianych przez pracodawców spoza Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, gdyż zatrudnieni w UE i EOG marynarze, co do zasady objęci być powinni systemem ubezpieczeń społecznych państwa bandery; Dodatkowym argumentem za jak najszybszym przyjęciem odpowiednich rozwiązań jest także wyrok TSUE.
- Zobowiązanie Polski podjęte przy ratyfikacji MLC 2006 i przesłane następnie w oświadczeniu Rządu RP do MOP wskazują na objęcie marynarzy ośmioma z dziewięciu tytułów ubezpieczeniowych wymienionych w MLC 2006, a nie tylko ubezpieczeniem emerytalnym, rentowym

chorobowym i wypadkowym;

- Wspomiane już wyżej Prawidło 4.5 i Norma A4.5 MLC 2006 stanowi, że marynarze w zakresie dostępu do systemu ubezpieczeń społecznych nie mogą być potraktowani gorzej, niż pracownicy zatrudnieni na lądzie. Dotyczy to nie tylko, przynajmniej równego, dostępu do rodzajów ubezpieczenia, ale także zasad opłacania składki. Podczas spotkania w dniu 14 marca 2024 roku Strona Rządowa wyraźnie podkreślała zasadę równego traktowania. Należy w tym miejscu podkreślić, że mające w tym przypadku zastosowanie postanowienia MLC 2006 poza wskazaniem 9 tytułów ubezpieczeniowych wspominają jeszcze o uzupełniających świadczeniach określonych w Prawidło 4.1 w zakresie opieki medycznej oraz Prawidło 4.2 w zakresie obowiązków armatorów, ale także przypominają o świadczeniach wspomnianych w innych częściach Konwencji:
- Strona Rządowa informowała także, że w odniesieniu do pracodawców, którzy mają swoje siedziby na terenie UE istnieją mechanizmy pozwalające na ściąganie składek ubezpieczeniowych w przypadku zatrudniania marynarzy z Polski;

Naszym zdaniem przesłany projekt nie wypełnia ani dokonanych uzgodnień, ani złożonych przez Stronę Rządową deklaracji, ani tym bardziej oczekiwań i potrzeb zainteresowanej grupy zawodowej.

Biorąc powyższe pod uwagę przesyłamy poniżej kilkanaście pytań do projektu. Odpowiedzi na nie, być może rozwieją nasze wątpliwości, albo nawet zweryfikują błędne rozumowanie. Zawsze jednak będą stanowić podstawę do ostatecznej oceny prezentowanego projektu.

Poniżej lista pytań:

Zasadniczą kwestią jest, czy planowana zmiana jest obowiązkowa dla marynarzy, czy dobrowolna.

1. Ustawa przerzuca koszt zabezpieczenia społecznego na marynarza i ewentualnie pracodawcę. Czy Państwo Polskie

- wobec istnienia odpowiednich zapisów konwencyjnych oraz dopuszczalności takiej dopłaty przez przepisy Unii Europejskiej (wytyczne pomocy państwa do żeglugi) zamierza partycypować w kosztach tegoż zabezpieczenia. Jeśli tak, to od kiedy i w jakiej formie, jeśli nie, to z jakich powodów?
2. W jaki sposób w reformowany system ubezpieczeń społecznych mają być włączone dotychczasowe ubezpieczenia społeczne marynarzy opłacane przez nich i przez ich pracodawców w krajach UE i poza UE?
 3. Czy marynarze obecnie opłacający składki na ubezpieczenie społeczne w następujących krajach: Niemcy, Wielka Brytania, Norwegia, Dania, Holandia, Malta i innych krajach UE, ale także poza UE, będą mogli kontynuować opłacanie składek na ubezpieczenie społeczne na dotychczasowych zasadach? Jeśli tak, to czy muszą ten fakt zgłosić/potwierdzić w ZUS czy będą dodatkowo musieli opłacać składki na ubezpieczenie społeczne zgodnie z regulacjami przewidzianymi w projekcie w/w ustawy?
 4. Czy marynarze obecnie opłacający składki na ubezpieczenie społeczne i pływający na statkach pod banderą EU/EFTA będą musieli wystąpić do Urzędu Morskiego lub Agencji Zatrudnienia o zaświadczenie potwierdzające status marynarza?
 5. Czy istnieje możliwość „ściągnięcia” od armatora UE/EOG składki na ubezpieczenie społeczne polskiego marynarza na podstawie przepisów unijnych? Prosimy o wskazanie konkretnego przepisu umożliwiającego ZUS zbieranie składek na ubezpieczenie społeczne, jako części pracodawcy.
 6. Projekt pozostawia pracownikowi duży margines interpretacyjny. Prosimy o uściślenie kwestii dobrowolności ubezpieczeń oraz rzeczywistego wpływu okresów niepłacenia składek na sposób naliczania przyszłej emerytury. Ale także o wskazanie ewentualnej odpowiedzialności marynarza w przypadku nie zgłoszenia się do ubezpieczenia i/lub nieodebrania zaświadczenia o statusie marynarza
 7. Czy każdy marynarz musi zgłosić się do Urzędu Morskiego lub Agencji Zatrudnienia w celu otrzymania zaświadczenia potwierdzającego status marynarza?
 8. Jak ma się „dobrowolne” uzyskanie statusu marynarza przez przedłożenie zaświadczenia z Urzędu Morskiego lub Agencji Zatrudnienia do art. 80 ust. 1 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz do art. 219 KK? Jakie sankcje będą groziły za brak złożenia ww. zaświadczenia? Czy jak marynarz nie otrzyma zaświadczenia potwierdzającego status marynarza tzn. że nie będzie objętym ubezpieczeniem społecznym na nowych warunkach? Czy jak marynarz wystąpi o zaświadczenie potwierdzające status marynarza a nie zgłosi do ZUS chęci objęcia ubezpieczeniem społecznym i nie będzie opłacał składek to oznacza jakieś sankcje dla marynarza? Czy Urząd Morski lub Agencja Zatrudnienia po wystawieniu zaświadczenia potwierdzającego status marynarza powiadomi o tym fakcie ZUS?
 9. Co w sytuacji, gdy marynarz przez jakiś okres nie opłacał składek zdrowotnej i „dobrowolnie” przedłoży zaświadczenie w ZUS, co nałoży na niego obowiązek opłacania wszystkich składek wymienionych w ustawie? Według obecnie obowiązujących przepisów osoba dobrowolnie zgłaszająca się do ubezpieczenia zdrowotnego, jeżeli miała przerwę w opłacaniu składki zdrowotnej, jest zobowiązana do wniesienia opłaty dodatkowej w wysokości do kilkunastu tys. zł. Czy taka opłata będzie miała zastosowanie w tym przypadku? Jeśli tak, to czy nie warto pomyśleć o amnestii przy wprowadzaniu projektu w życie?
 10. Projekt ustawy w obecnej formie przewiduje konieczność pobrania zaświadczenia z Urzędu Morskiego lub Agencji Zatrudnienia i przedłożenia go w ZUS do 31.01.2025. Co w przypadku, jeżeli ktoś przez cały styczeń będzie na statku? (Nowelizacja ma wejść w życie 01.01.2025, ale kiedy zostaną wydane odpowiednie rozporządzenia? Od kiedy Urzędy Morskie będą wydawać zaświadczenia?) Czy termin ten nie powinien być wydłużony?

11. Skoro Agencja Zatrudnienia będzie mogła wystawić ww. zaświadczenie, dlaczego nie armator? Posiada on takie same informacje o marynarzu jak agencja. Kapitan statku jest przedstawicielem armatora, mogącym w jego imieniu wystawiać różne dokumenty. Umożliwienie mu wystawienia zaświadczenia znacznie ułatwiłoby proces uzyskiwania zaświadczeń, bez żadnego uszczerbku na ich wiarygodności.
12. Według projektu ustawy: „Obowiązek podlegania ubezpieczeniom społecznym oraz opłacenia składek przez marynarzy za okres 12 miesięcy, liczony od dnia wskazanego w zaświadczeniu jako dzień uzyskania statusu marynarza poświadczonego przez agencję zatrudnienia lub dyrektora urzędu morskiego.” Czy należy rozumieć, że żeby kontynuować opłacanie składki na ubezpieczenie społeczne po 12 miesiącach trzeba będzie przedstawić nowe zaświadczenie potwierdzające status marynarza.
13. Proponowany okres zawieszenia składek to 1 do 3 miesięcy w roku. Marynarze pływający na stałej rotacji zazwyczaj przebywają na statku i w domu przez równe okresy, w rotacji 1:1 lub 2:1 (równowaga lub przewaga przebywania na statku). Marynarze kontraktowi, nie pływający na stałej rotacji, mogą z kolei przebywać większość roku w domu, nie zarabiając w tym czasie. Proponowany dopuszczalny czas zawieszenia płatności do 3. miesięcy ma się nijak do wzmiankowanych realiów. Przy obecnie proponowanych zmianach konieczne będzie opłacanie składek również w miesiącach, w których nie wykonuje się pracy i nie zarabia. Wydłużenie możliwego okresu zawieszenia pozwoli bardziej dostosować proponowane przepisy do realiów pracy na morzu.
14. Brak na stronie ZUS aktualnej informacji dotyczącej obowiązujących umów międzynarodowych ws zabezpieczeń społecznych. Na stronie ZUS widnieje informacja z dnia 19.01.2022 roku. Wielu armatorów z krajów UE korzysta z tanich bander i nie odprowadza żadnych składek na ubezpieczenia społeczne. Nawet w przypadku korzystania z bandery narodowej w krajach UE istnieją różne przepisy pozwalające armatorom na niepłacenie składek. Jasne przedstawienie informacji dotyczących poszczególnych sytuacji (kraj/bandera/oskładkowanie) jest bardzo ważne w kontekście poprawnego rozliczenia z ZUS, jak również poszukiwania pracy. Już dziś marynarz musi być zorientowany w przepisach podatkowych, gdyż podana w ogłoszeniu stawka, w zależności od zastosowanej umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, rodzaju żeglugi (międzynarodowa/trampowa), przepisów lokalnych itd., może zmienić się diametralnie na niekorzyść. Proponowana nowelizacja nakłada na marynarzy konieczność orientowania się w kolejnej kwestii – międzynarodowych umów o zabezpieczeniach społecznych. ZUS, będąc w posiadaniu stosownych informacji, mógłby je łatwo usystematyzować i przedstawić, zdejmując choć część nowych obciążeń z marynarzy.
15. Umowy międzynarodowe mogą być nowelizowane, wypowiedane itp., o czym informacje są raczej ciężko dostępne. Wprowadzenie czasu na dostosowanie zgłoszenia do ZUS do międzynarodowej sytuacji prawnej pozwoliłoby uniknąć części potencjalnych niezgodności i kar.
16. Projekt nowelizacji został podany do wiadomości publicznej w sierpniu 2024 r. Do planowanego wejścia w życie zostało mniej niż 4 miesiące. Proponowane zmiany spowodują zmniejszenie kwoty netto zarobków, jak wynika z oceny skutków regulacji, większości marynarzy w Polsce. W związku z tym część z nich z pewnością będzie albo negocjowała z agencją/armatorem podwyżkę pokrywającą nowe obciążenia, lub będzie szukała nowej pracy. Odroczenie wejścia w życie proponowanych zmian ułatwiłoby obie te rzeczy i pozytywnie wpłynęło na bieżącą sytuację finansową marynarzy.
17. Jak w przypadku konieczności zmiany pracy ma wyglądać zmiana tytułu do ubezpieczeń i jakie konsekwencje w związku z tym wynikają dla ubezpieczonego?
18. W jaki sposób miałyby przebiegać

ustalenie schematu podlegania ubezpieczeniom społecznym w przypadku marynarzy pracujących pod polską banderą? Jaki wpływ na decyzję miałby marynarz? Czy byłaby to decyzja podejmowana indywidualnie czy grupowo?

19. Czy należy rozumieć, że na statku pod polską banderą będą mogły obowiązywać dwa schematy ubezpieczenia: „marynarz będzie pracownikiem” lub „marynarz będzie uzyskiwał status marynarza”?
20. Czy na statku pod polską banderą będzie można płacić składkę od minimalnego wynagrodzenia, po otrzymaniu statusu marynarza, a rzeczywista miesięczna płaca marynarza będzie wyższa niż minimalne wynagrodzenie?
21. Co z systemem ubezpieczeń zdrowotnych stanowiących istotny element zabezpieczenia socjalnego marynarzy i podkreślanego w MLC 2006.
22. Reasumując, Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego negatywnie opiniuje rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych według założeń z dnia 6 sierpnia 2024 roku.



Rządowy projekt ubezpieczeń marynarzy i odpowiedzi Ministerstwa Infrastruktury na nasze pytania, ze względu na dużą objętość znajdują się na stronie internetowej KSMMiR NSZZ „S”

www.solidarnosc.nms.org.pl

Kongres ITF

Przedstawiamy fragment Uchwały Kongresu ITF „PRZEMIESZCZANIE ŚWIATA DO PRZODU”.

Kongres ITF-u odbył się w dniach 13 – 19 października 2024 w Marakesz – Maroko. Pełne teksty uchwał przyjętych na Kongresie ITF dla zainteresowanych marynarzy znajdują się do wglądu w biurze KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

TRANSPORTOWCY PRZEWODZĄ ZMIANIE

”Napawa nas głęboką dumą, że nasi marynarze mają jedyny na świecie globalny układ zbiorowy pracy.

Musimy wyciągać nauki z naszego doświadczenia i historii i budować nowe modele globalnej siły przemysłowej dla wszystkich pracowników transportu.”



Zdjęcie: itfglobal.org

1. Pracownicy transportu poruszają świat. Jesteśmy kierowcami, kurierami na motocyklach, marynarzami, dokerami, rybakami, pilotami, personelem pokładowym, inżynierami, sprzętacami, pracownikami cateringu, sprzedawcami biletów, pracownikami lotnisk i magazynów. Jesteśmy pracującymi kobietami, młodymi pracownikami, pracownikami formalnymi oraz nieformalnymi, którzy przemieszczają ludzi, towary i usługi do i z każdego miejsca i każdej społeczności. Dziewięćdziesiąt procent towarów o łącznej wartości 14 bilionów dolarów rocznie – przewożone jest przez pracowników morskich. Przewożone są miliardy pasażerów bezpiecznie każdego dnia w miastach, w obrębie krajów i ponad granicami, drogą lądową, morską i powietrzną. Dziewięć na dziesięć osób uważa transport za ważną usługę publiczną.
2. Kiedy świat się zatrzymał podczas pandemii Covid-19, pracownicy transportu nadal utrzymywali świat w ruchu w wyjątkowo

trudnych okolicznościach. Jaki czyniliśmy zawsze, utrzymywaliśmy w ruchu żywność, lekarstwa, pasażerów, lekarzy, studentów, nauczycieli, kluczowych pracowników, łańcuchy dostaw, handel, społeczeństwo i cały świat.

3. Pracownicy transportu są siłą napędową światowej gospodarki, łącząc krytyczne łańcuchy dostawy, rynki i społeczeństwa. Oznacza to, że jesteśmy w wyjątkowej sytuacji, w której możemy żądać zmian i być ich liderami. Transport to nasze życie, źródło utrzymania i nasza przyszłość.

Zdjęcie: itfglobal.org



4. Od ponad 130 lat pracownicy transportu organizują się i demonstrują solidarność ponad granicami w celu obrony swoich interesów gospodarczych i społecznych oraz sprawienia, że transport stanie się kluczową usługą publiczną. ITF i afiliowane z nią związki zawodowe jednoczą się w budowaniu międzynarodowego ruchu pracowniczego. Nasza siła tkwi w naszej pracy i naszej różnorodności. Nasza konstytucja wyraża nasze wartości: pokój, sprawiedliwość, szacunek i równość a naszym celem jest budowanie lepszego świata.

5. Niniejszym przedstawiamy naszą wizję na lata 2024–2029 dotyczącą „Pracowników transportu przemieszczających świat do przodu”. Takie są nasze żądania i strategia na rzecz transformacji branży transportowej, stworzenia bezpieczniejszej, sprawiedliwszej i bardziej zrównoważonej gospodarki i społeczeństwa dla wszystkich. Wierzymy w świat sprawiedliwości społecznej, gospodarczej i środowiskowej; gdzie wszyscy pracownicy są traktowani jednakowo – z godnością i szacunkiem; gdzie każdy może pracować w bezpiecznym środowisku wolnym od strachu i dyskryminacji i gdzie każdy pracownik otrzymuje wynagrodzenie uwzględniające

jego kluczową rolę w społeczeństwie jako siły napędowej zasobności gospodarczej i dobrobytu.

6. Zawsze jednoczyliśmy pracowników. Walczyliśmy z autorytaryzmem, chciwością i cierpieniem; przetrwaliśmy wojnę, napięcia nuklearne i globalną pandemię; i polepszyliśmy prawa, równość i sprawiedliwość w okresie przemian przemysłowych i społecznych.
7. Teraz, w świecie narastających nierówności, nasilających się ataków na prawa człowieka, wzrastania autorytaryzmu, korupcji i chciwości korporacji a także znalezienia się na granicy katastrofy klimatycznej, zjednoczyliśmy się w jednym głosie solidarności.
8. Jesteśmy zjednoczeni w odpowiedzi na stojące przed nami wyzwania przemysłowe, społeczne i środowiskowe. Organizujemy się i prowadzimy kampanie, walczymy o nasze prawa i przesuwamy władzę od kapitału z powrotem do pracowników.



Zdjęcie: itfglobal.org

9. ITF jest wyjątkową, demokratyczną federacją afiliowanych związków zawodowych transportowców. Nasze struktury demokratyczne wzmacniają nasze zbiorowe działanie. Nasza moc przemysłowa daje nam siłę do walki o lepsze prawa i warunki. Napawa nas głęboką dumą, że nasi marynarze mają



Zdjęcie: itfglobal.org

jedyny na świecie globalny układ zbiorowy pracy. Musimy wyciągać nauki z naszego doświadczenia i historii i budować nowe modele globalnej siły przemysłowej dla wszystkich pracowników transportu.”

Zielony Ład.

Pierwszy, kompleksowy raport na temat katastrofalnych skutków wprowadzenia Zielonego Ładu.

Prezentujemy pierwszy w Polsce raport na temat skutków wprowadzenia w państwach członkowskich UE polityki klimatycznej w obecnym kształcie. Raport powstał na zlecenie NSZZ „Solidarność” a opracował go zespół cenionych ekspertów zajmujących się polityką klimatyczną z różnych perspektyw.

W pracach nad raportem „Drapieżny Zielony (nie)Ład” brali udział: prof. Witold Modzelewski, prof. Ryszard Piotrowski, prof. Maciej Chorowski, prof. Iwona Jelonek, prof. Władysław Mielczarski, dr hab. inż. Ziemowit Malecha, dr Alina Landowska, dr Katarzyna Obłąkowska, Tomasz Cukiernik, Marek Lachowicz, Katarzyna Wawrzonkiewicz i Cezary Wincenciak. Raport powstał pod redakcją dr. Artura Bartoszewicza.



Zdjęcie: Solidarnosc.org.pl

Polacy nie chcą Zielonego Ładu

W ramach raportu przeprowadzono badanie społeczne pt. „Polacy o Zielonym Ładzie” pod kierownictwem dr Katarzyny Agnieszki Obłąkowskiej. Za realizację badania na próbie 1213 osób w okresie od 22 kwietnia do 6 maja 2024 roku odpowiedzialna była firma PBS.

Wynika z niego, że 61 procent Polaków obawia się wprowadzenia przepisów Zielonego Ładu. Za wprowadzeniem go jest 23 procent ankietowanych.

Ponad połowa Polaków (56,5 procent) opowiedziała się również za przeprowadzeniem w Polsce referendum dotyczącego zobowiązania rządu, parlamentu i Prezydenta RP do podjęcia działań w celu całkowitego odrzucenia polityki Zielonego Ładu.

Przeciwnych organizacji takiego referendum jest 26,4 procent obywateli.

Badanie potwierdziło, że Polacy chcą, by ich kraj pozostał członkiem Unii Europejskiej. Takie zdanie wyraziło 63 procent ankietowanych. Za opuszczeniem Wspólnoty optowało 22 procent społeczeństwa.

Równocześnie aż 62 procent Polaków chce, aby Unia Europejska była wspólnotą suwerennych państw i narodów, czyli Europą Ojczyzn.

Nie zgodność z Konstytucją

Europejski Zielony Ład jest niezgodny z obowiązującą w naszym kraju **Konstytucją RP** – to opinia dr. hab. prof. UW Ryszarda Piotrowskiego. Autor dowodzi w raporcie, że unijna strategia klimatyczna stanowi zagrożenie dla art. 1, 2, 5, 20, 21, 30, 31, 47, 76, i 90 Konstytucji RP.

„Ograniczenia wolności i praw uzasadnione realizacją tej wartości konstytucyjnej, jaką jest ochrona środowiska, muszą być konieczne w demokratycznym państwie, a więc odpowiadać zasadzie proporcjonalności. Ograniczenia przewidziane w koncepcji Europejskiego Zielonego Ładu są niezgodne z zasadą proporcjonalności, a zatem nie są konieczne w demokratycznym państwie” – wskazuje prof. Piotrowski w przypadku art. 31 Konstytucji RP.

Skutki podatkowe

O tym, że polski system podatkowy nie jest gotowy na implementację Europejskiego Zielonego Ładu i Paktu Klimatycznego w wyznaczonych przez UE ramach czasowych, dowodzili prof. dr hab. Witold Modzelewski i Katarzyna Wawrzonkiewicz.

Eksperci przewidują, że skutkiem Zielonego Ładu może być spadek wpływów z podatków dochodowych, spadek dochodów z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych i NFZ oraz spadek dochodów budżetowych.

„Wprowadzenie opisanych ograniczeń i nakazów będzie skutkowało drastycznym wzrostem wydatków budżetowych przy jednoczesnym zubożeniu społeczeństwa i podatników prowadzących działalność gospodarczą (rolniczą i pozarolniczą), a przede wszystkim spadkiem wpływów z najważniejszych podatków. Implementowanie tych rozwiązań bezpośrednio wpłynie na wzrost cen dóbr konsumpcyjnych, jak również może się przyczynić do spadku konkurencyjności polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych” – czytamy w raporcie.

Uprawnienia do emisji CO₂

Kosztami systemu ETS, czyli handlu uprawnieniami do emisji dwutlenku węgla, zajął się mgr Marek Lachowicz. Ten najbardziej znany instrument polityki klimatycznej UE dotyczy głównie energetyki i ciepłownictwa, ale także przedsiębiorstw produkujących stal czy beton, a więc pośrednio całej gospodarki. W swojej analizie autor porównał między innymi ceny uprawnień do emisji CO₂ w europejskim i chińskim systemie ETS w okresie od lipca 2021 do 2023 roku.

„W Chinach wyemitowanie tony dwutlenku węgla jest ponad dziesięciokrotnie tańsze niż na terenie UE” – podkreśla Lachowicz.

Zgodnie z polityką Zielonego Ładu już wkrótce zostanie wprowadzony system ETS2.

Od 2027 roku obejmie on swoim działaniem ogrzewanie budynków i transport drogowy.

Koszty obu systemów ETS 1 i ETS 2 dla statystycznego gospodarstwa domowego

w 2030 roku –zależnie od cen uprawnień – w scenariuszu pozytywnym wyniosą szacunkowo 4700 złotych, w bazowym niemal 6700 złotych, a w pesymistycznym 8500 złotych.

Koszty społeczno-gospodarcze

Bezpośrednio koszty unijnej polityki klimatycznej dla polskiej gospodarki i społeczeństwa przeanalizował prof. dr hab. inż. Władysław Mielczarski. Ekspert wziął pod lupę cztery główne kierunki Zielonego Ładu: efektywność energetyczną budynków, systemy ETS 1 i ETS 2, rozwój alternatywnych środków transportu i koszty energii elektrycznej dla odbiorców.

Profesor Politechniki Łódzkiej obliczył, że koszt renowacji budynków wybudowanych do 2002 roku będzie wynosił około 1 biliona złotych.

Zwrócił też uwagę na wyższe koszty produkcji energii elektrycznej z farm wiatrowych i fotowoltaicznych w porównaniu do tańszych elektrowni węglowych – nawet po uwzględnieniu opłat za emisję CO₂ w ramach systemu ETS.

Wyprodukowanie jednej megawatogodziny w przypadku elektrowni węgla kamiennego kosztuje 610 zł. W przypadku farm wiatrowych lądowych jest to koszt 754 złotych, a dla farm fotowoltaicznych aż 819 złotych.

Niepotrzebna transformacja

Do tej pory nie odbyła się debata publiczna ani nie uzyskano społecznej zgody na implementację Zielonego Ładu. Dr Artur Bartoszewicz przekonuje, że w państwach członkowskich UE nie przeprowadzono żadnego referendum i nie zapytano obywateli, czy chcą ponosić dodatkowe koszty tej „wymyślonej gospodarki zeroemisyjnej”.

Jego zdaniem polityka klimatyczna UE sprawia, że ludzie dokonują fałszywych wyborów konsumenckich, gdyż są poddani propagandzie i przemocy finansowej. Muszą szukać produktów i usług wpisujących się „w ramy wymyślonej gospodarki bezemisyjnej”. Co więcej, niektóre z tych produktów nie są możliwe do utylizacji.

Jednocześnie Europa „udaje transformację klimatyczną”, eksportując zanieczyszczenia i niszcząc środowisko w innych regionach świata.

Przestrzega również, że w kolejce czeka już kolejny projekt – Europejski Niebieski Ład, którego celem będzie m.in. zrównoważone gospodarowanie zasobami wodnymi.

Granice technologii energetycznych

Wymogiem transformacji energetycznej zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu zajmowali się prof. dr hab. inż. Maciej Chorowski oraz dr hab. inż. Ziemowit Malecha. Autorzy podkreślają w raporcie, że farmy wiatrowe funkcjonują w praktyce gorzej, niż zapewniają ich producenci.

„Średnia rzeczywista wartość współczynnika wykorzystania mocy farm wiatrowych dla Europy w latach 2004–2009 wyniosła niecałe 21 procent, co zmniejszyło oczekiwane zyski o ponad 60 procent i przełożyło się na niższą o 40 procent od oczekiwanej redukcję emisji CO₂” – zwrócili uwagę eksperci.

Dodali przy tym, że farmy wiatrowe i fotowoltaiczne potrzebują także bardzo dużych przestrzeni.

Zdaniem naukowców, aby zapewnić konkurencyjność i bezpieczne funkcjonowanie gospodarki, jak również dobrostan społeczeństwa, ilość energii elektrycznej produkowanej z OZE nie powinna być większa niż 50 procent całej produkcji energii.

W polskich warunkach, ze względu na brak odpowiedniej ilości wielkoskalowych magazynów energii, energia z OZE powinna stanowić maksymalnie 30 procent miksu energetycznego.

Zasoby i ograniczenia

„Odchodzenie od paliw kopalnych wpędza gospodarki w nowe uzależnienie – od metali ziem rzadkich” – dowodzi prof. dr hab. Iwona Jelonek. Te krytyczne surowce są niezbędne dla przeprowadzenia transformacji ekologicznej i cyfrowej. Posiadaczami większości metali ziem rzadkich są Chiny. Pekin jest również wiodącym producentem węgla koksowego, niezbędnego do wytopu

stali.

„Cała tajemnica trzeciej rewolucji przemysłowej oparta jest jednak na metalach ziem rzadkich, czyli 17 pierwiastkach, takich jak skand, itr i wszystkie lantanowce, oraz na surowcach krytycznych dla Unii Europejskiej, do których należą m.in. lit i niob” – zaznaczyła profesor Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach.

Autorka stara się także nakreślić koszty transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, a w 2050 roku zupełnie bezemisyjnej.

Łącznie do 2030 roku, aby osiągnąć cele klimatyczne, Polska musi zainwestować ok. 7 procent swojego PKB. Około 2,5–3 procent PKB to koszty związane z Zielonym Ładem i Fit for 55. Unijna polityka klimatyczna będzie nas kosztować około 60 mld złotych rocznie.

Z analizy Banku Pekao wynika, że do 2030 roku Polska musi przeprowadzić inwestycje o wartości 527 mld euro, by sprostać wyzwaniom wynikającym z pakietu Fit for 55.

Ponadto Polska jest krajem, w którym prawie 10 procent pracowników jest zatrudnionych w sektorach, które najmocniej odczują skutki Zielonego Ładu. W Unii Europejskiej średnia ta wynosi 6,2 procent.

Bardziej katastroficzne wyliczenia podaje w swojej analizie Tomasz Cukiernik.

„Instytut Rousseau wyliczył, że na dojście do zeroemisyjności nasz kraj będzie musiał z pieniędzy publicznych i prywatnych wydawać co roku przez 27 lat aż 13,6 procent PKB. A konkretnie 2,4 bln euro, czyli ponad 10 bln złotych” – napisał Cukiernik.

Jego zdaniem nasz kraj poniesie najwyższy koszt dekarbonizacji gospodarki w relacji do PKB, a „za fanaberie dla najbogatszych zapłacą najbiedniejsi”. Jako przykład podaje fakt, że polski podatnik będzie musiał zapłacić za budowę punktów ładowania dla samochodów elektrycznych, na które stać

tylko zamożnych obywateli.

Zielony Ład a rolnictwo

Wpływem unijnej polityki klimatycznej na sektor rolniczy i przemysł rolno-spożywczy w Polsce zajął się Cezary Wincenciak.

Autor przewiduje, że produkty rolne spoza Unii Europejskiej staną się jeszcze bardziej konkurencyjne w stosunku do tych wytwarzanych przez państwa członkowskie UE. Zarówno Polska, jak i inne kraje europejskie będą produkowały żywność, przestrzegając unijnego reżimu prawnego, podczas gdy konkurencja spoza UE będzie z tego obowiązku zwolniona.

Wincenciak podaje, że zgodnie z założeniami Zielonego Ładu produkcja i utrzymanie przeżuwaczy, w tym przede wszystkim stad bydła mlecznego i mięsnego, to olbrzymi problem dla klimatu. Bydło bowiem jest źródłem emisji metanu do atmosfery, co stawia ten sektor rolniczy w roli „klimatycznego wroga numer jeden”.

Nie wyklucza przy tym, że w przyszłości Unia Europejska nałoży na producentów bydła podatki od emisji metanu i dwutlenku węgla do atmosfery.

Kolejnym zagrożeniem, które wskazuje autor, jest ograniczenie stosowania pestycydów w europejskim rolnictwie. Według unijnych założeń, nawet do 50 procent. Dodaje przy tym, że nowe technologie zastępujące pestycydy są jeszcze niewystarczające, a jeśli już zostaną wprowadzone na rynek, z pewnością będą drogie. Efektem takiej polityki może być spadek wolumenu produkcji rolnej, zarówno mięsa wieprzowego, wołowego, jak i produkcji zbóż.

Wincenciak zwraca również uwagę, że przepisy unijne mają na celu sterowanie i kształtowanie nawyków konsumenckich.

Handel zagraniczny

Europejski Zielony Ład może spowodować przekształcenie europejskiej gospodarki i wzorców konsumpcji, co wpłynie na relacje handlowe UE z partnerami biznesowymi. Jakie mogą być tego skutki?

O tym pisze w swojej analizie dr Alina Landowska z UKSW, która zwraca uwagę,

że od handlu zagranicznego zależy ponad 30 mln miejsc pracy w Unii Europejskiej.

Autorka porusza między innymi kwestię granicznego podatku węglowego, tzw. CBAM, który zdaniem Unii Europejskiej ma zapobiec „ucieczce emisji” za granicę Wspólnoty.



W pierwszej kolejności mechanizmem CBAM objęte zostały wybrane produkty z sektorów cementu, żelaza, stali, aluminium, nawozów i energii elektrycznej. Po 2026 roku mają do nich dołączyć wszystkie pozostałe towary importowane do Unii Europejskiej.

„Takie inicjatywy jak mechanizm dostosowania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO2 (CBAM), może wpłynąć na konkurencyjność europejskich firm i globalne rynki. Wprowadzenie CBAM może obniżyć eksport azjatyckich produktów do UE, a tym samym spowodować wzrost cen i spadek dostępności niektórych towarów” – wskazuje ekspertka, dodając, że CBAM wywołuje spory handlowe z krajami spoza UE, które postrzegają go jako barierę handlową.

Cały raport dostępny jest pod adresem: www.preczzzielonymladem.pl/raport zeskanuj kod QR swoim telefonem.



źródło: tysol.pl

Ks. Jerzy Popiełuszko – Patron Solidarności

**Mocny patron na
obecne czasy.**

**40. rocznica
zamordowania
ks. Jerzego
Popiełuszki.**

**40 lat temu odbył
się pogrzeb bł. ks.
Jerzego Popiełuszki**

Pogrzeb duchownego w dniu 3 listopada 1984 r. stał się wielką demonstracją polityczną, społeczną, antyrządową i antykomunistyczną.



Źródło: tysol.pl

Ksiądz Jerzy Popiełuszko został uprowadzony wieczorem z 19 na 20 października 1984 r., gdy wracał do Warszawy ze swoim kierowcą Waldemarem Chrostowskim z mszy, którą odprawiał tego dnia w Bydgoszczy. W pobliżu wsi Górsk niedaleko Torunia zatrzymali ich trzej funkcjonariusze MO (w rzeczywistości byli to przebrani funkcjonariusze Samodzielnej Grupy „D”

Departamentu IV MSW, zajmującego się walką z „antypaństwową” działalnością kościołów i związków wyznaniowych), zaprosili kierowcę do samochodu milicyjnego na próbę trzeźwości, po czym skuli go kajdankami i zakneblowali.

Śmierć ks. Popiełuszki

Następnie doprowadzono do samochodu księdza Popiełuszkę, ogłuszonogouderzeniem w głowę drewnianą pałąką i wrzucono do bagażnika. Samochód napastników wraz z uprowadzonymi ruszył w stronę Torunia. Waldemar Chrostowski zdołał uciec porywaczom, wyskakując z jadącego samochodu. Pomimo odniesionych obrażeń dotarł do położonego nieopodal hotelu Wojewódzkiego Ośrodka Postępu Rolniczego w Przysieku. Zaraz potem recepcjonistka hotelu powiadomiła pogotowie ratunkowe i dyżurnego Rejonowego Urzędu Spraw Wewnętrznych w Toruniu o przybyciu nieznanego mężczyzny w kajdankach i z obrażeniami.

Waldemar Chrostowski przekazał informacje o uprowadzeniu księdza Popiełuszki. Wszczęto śledztwo i równoległe poszukiwano zaginionego księdza. Badano różne wersje wydarzeń, w tym pletwonurkowie przeczesywali dno Wisły. Po kilkudniowych poszukiwaniach 30 października w okolicach Włocławka wydobyto z Zalewu Wiślanego zwłoki księdza Jerzego Popiełuszki.

Ostatnia droga kapłana

Pogrzeb odbył się w sobotę 3 listopada 1984 r. w kościele św. Stanisława Kostki na warszawskim Żoliborzu, jego macierzystej parafii. Szacuje się, że zgromadził od ok. 600 tys. do miliona osób. Władze kościelne, spodziewając się liczego przybycia wiernych, rozpoczęły przygotowania do pogrzebu poprzedzającej nocy. W otoczeniu kościoła rozstawiono polowe konfesjonały, wystawiono również trumnę ze zwłokami, by wierni mogli się pożegnać.

Uczestnicy pogrzebu zbierali się już od wczesnego rana, pieszo ściągali z całego miasta, grupami, z transparentami, zjeżdżali się autobusami z odległych rejonów kraju. By umożliwić chętnym udział w mszy, odprawiano je od godz. 6:00 rano co pół godziny. W kościele rozpostarta została na kształt litery „V” biało-czerwona flaga.

Również zgromadzeni układali palce w znaku „V”, mieli wpięte znaczki Solidarności, nieśli prosolidarnościowe transparenty.

W pogrzebie wzięli udział przedstawiciele opozycji (Tadeusz Mazowiecki, Lech Wałęsa, Jacek Kuroń, Andrzej Gwiazda, Bronisław Geremek), zagranicznych placówek dyplomatycznych, ludzie kultury, górnicy, hutnicy, lekarze, związkowcy, grupy w strojach ludowych z całego kraju i szerokie rzesze zwykłych obywateli.

Obchody 40. rocznicy męczeńskiej śmierci ks. Jerzego Popiełuszki

W sanktuarium ks. Jerzego Popiełuszki – kościele św. Stanisława Kostki na warszawskim Żoliborzu zakończyły się główne obchody 40. rocznicy męczeńskiej śmierci bł. ks. Jerzego Popiełuszki. – My, ludzie Solidarności, jak co roku od wielu lat jesteśmy tego dnia przy grobie księdza Jerzego, ale także w całym kraju, modlą się przy miejscach pamięci z Nim związanych – powiedział nam po zakończeniu Mszy św. Piotr Duda, Przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

W żoliborskim sanktuarium zgromadziły się tysiące wiernych i setki pocztów sztandarowych NSZZ „Solidarność”. W uroczystej Mszy św. wziął udział także prezydent Andrzej Duda i rodzina bł. ks. Jerzego Popiełuszki.



Źródło: tysol.pl

Przy grobie niezmiennie, jak co roku, pełnili wartę członkowie Prezydium Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” z Piotrem Dudą na czele. Przed mszą zarówno prezydent, jak i przedstawiciele krajowych władz

Związku złożyli kwiaty przy grobie Patrona Solidarności.

„Księża nie walczyli z karabinem. Księża walczyli z różańcem w dłoni”

Prezydent RP Andrzej Duda w przemówieniu, które wygłosił przed rozpoczęciem mszy, podkreślił niezwykłą symbolikę miejsca, w którym zgromadzili się uczestnicy uroczystości upamiętniających 40. rocznicę porwania i męczeńskiej śmierci **bł. księdza Jerzego Popiełuszki**, patrona **Solidarności**.



Źródło: tysol.pl

Spotykamy się dzisiaj tutaj w Warszawie na Żoliborzu, w tej tak znakomicie znanej wszystkim Polakom parafii przy miejscu, które jest symbolem walki o wolną, suwerenną i niepodległą Polskę. Przy grobie błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki. Dzisiaj patrona Solidarności. Kiedyś kapelana hutników Solidarności Huty Warszawa, uważanego także za kapelana wielu innych środowisk Solidarności, z wielu zakładów pracy w całej Polsce, z którymi się spotykał i do których mówił w czasach swojej posługi kapłańskiej. W czasach dla Rzeczypospolitej bardzo trudnych. W czasach bardzo trudnych dla polskiego Kościoła, czasach bardzo



Źródło: tysol.pl

trudnych dla nas wszystkich, czasach, kiedy byliśmy w sowieckim zniewoleniu, kiedy nie mogliśmy sami decydować o sobie, kiedy domagaliśmy się wolności, a każdy, kto to czynił, w mniejszym lub większym stopniu był zwalczany przez nadane z Moskwy władze – przypomniał.

Andrzej Duda wskazał na nierozzerwalny związek polskość z wartościami chrześcijańskimi, którego wyrazem była m.in. posługa bł. ks. Jerzego.

Spotykamy się w dniu, który jest 40. rocznicą porwania i męczeńskiej śmierci błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki, ale także obecnie z woli polskiego Sejmu jest Narodowym Dniem Pamięci Księża Kapłanów Niezlomnych. Jest Narodowym Dniem Pamięci Niezlomnego Polskiego Kościoła. To ważne, bo te dwa elementy nie dadzą się rozdzielić i nie dadzą się ze sobą rozerwać. Ten kult i pamięć błogosławionego księdza Jerzego i pamięć niezwykłych zasług polskiego Kościoła działającego poprzez swoich przedstawicieli niezłomie z odwagą, determinacją dla wolności, służby Bogu, człowiekowi, bliźniemu i Polsce

– wskazał.

Kościół nie służył walkom. Kościół nie miał broni w rękach. Księża nie walczyli z karabinem. Księża walczyli z różańcem. Z różańcem w dłoni. Tak jak nakazywała im to tradycja pokoleń poprzedników, księdza Skorupki i innych, którzy, gdy trzeba było, z krzyżem w dłoni i różańcem w drugim ręku szli bronić Rzeczypospolitej, oni też jej odważnie bronili. Pamiętamy dzisiaj znakomicie, że wielu z nich zapłaciło za to niezwykle wysoką cenę. Nawet tych spośród najważniejszych – jak błogosławiony prymas Wyszyński, przez lata więziony, ciemniony. Jak arcybiskup Baraniak, w istocie katowany, torturowany przez komunistów. Jak wreszcie ksiądz Stanisław Suchowolec, ksiądz Stefan Niedzielak, czy ksiądz Sylwester Zych, którzy zostali przez komunistów zabici. A w szczególności jak męczennik, błogosławiony ksiądz Jerzy Popiełuszko. Ale też i wielu, wielu innych prześladowanych, ciemnionych, wcielanych do wojska w 1966-68 roku, niszczonego psychicznie, niszczonego fizycznie, tych wszystkich, którzy umieli wytrwać w wierze w Boga i w swojej niezłomnej postawie

– powiedział prezydent.

Andrzej Duda zaapelował o wierność dziedzictwu bł. księdza Jerzego i innych Kapłanów Niezlomnych, o wiarę, o wytrwanie przy wartościach chrześcijańskich oraz o wypełnienie testamentu patrona „Solidarności” mówiącego o tym, aby „zło dobrem zwyciężać”. Prezydent wezwał do modlitwy za wstawiennictwem bł. ks. Jerzego Popiełuszki „o to, by Polska trwała nie tylko dla nas, ale także dla przyszłych pokoleń”.

Ta Polska, o którą modlił się i za którą zginął ksiądz Jerzy Popiełuszko. Ta, o którą wzywał w swojej modlitwie, w swoich kazaniach, w swoim przekazie, które mówił do robotników i do wszystkich tych, którzy chcieli go słuchać. Niechże będzie ona naszym udziałem, niechże będzie ona zarazem także i naszą siłą. Niech czuwa nad nami błogosławiony, a w przyszłości modlimy się i głęboko wierzymy w to święty ksiądz Jerzy Popiełuszko, patron Solidarności, kapelan hutników, górników i wszystkich tych, w którym na sercu leżała Polska i dobro drugiego człowieka. Polska sprawiedliwa, uczciwa, wolna, suwerenna, niepodległa. Ta, o której wszyscy marzymy i ta, która – chcielibyśmy z całego serca – aby zawsze była naszym udziałem, naszych dzieci i naszych wnuków. Boże, błogosław Rzeczypospolitej, błogosław nam wszystkim, Błogosławiony Księżu Jerzy, wstawiaj się za nami.

– prosił Andrzej Duda.

Godzina ofiary Chrystusa

Homilię w 40. rocznicę porwania i męczeńskiej śmierci bł. ks. Jerzego Popiełuszki wygłosił metropolita warszawski, kardynał Kazimierz Nycz. Podziękował on wszystkim, którzy przyczynili się do upamiętnienia tej rocznicy i postaci bł. ks. Jerzego.

-Spróbujmy jednak na chwilę obecną, którą rozpoczęliśmy Mszą Świętą, jakby od tego wszystkiego, jeżeli to jest możliwe, trochę się oderwać, od tego, co jest bardzo ważne. Ale w kontekście Eucharystii, którą sprawujemy za Polskę, za kanonizację księdza Jerzego, staje się jednak trochę drugorzędne. To jest bowiem godzina ofiary Jezusa Chrystusa. To jest Jego ofiara i nasza godzina, w której najbardziej jesteśmy i stajemy się Kościołem. Tona tej godzinie Eucharystii, przy tym kościele przez przynajmniej cztery lata gromadził Kościół wokół Jezusa Chrystusa, gromadził robotników, służbę zdrowia, artystów i wielu, wielu innych ksiądz Jerzy Popiełuszko, więc tę godzinę świętą, jaką jest Eucharystia, tę

godzinę Jezusa, Jego ofiary i uczyty i naszej równocześnie współofiary i uczyty. Próbujemy w ten sposób uszanować i przeżyć ją w tym wielkim skupieniu, na jakie zasługuje każda Msza Święta, a w sposób szczególny zasługuje Msza Święta odprawiana w 40. rocznicę jego śmierci

– poprosił kard. Nycz.



Źródło: tysol.pl

Metropolita warszawski wskazał na szczególnie istotne wymiary kapłańskiej posługi bł. ks. Jerzego Popiełuszki.

Najpierw, to jest świadek Ewangelii Miłości. Obrońca godności człowieka, uczący nas słowem i przykładem zło dobrem zwyciężać. On według tych prawd żył. W tamtym czasie ogromnie dużo ludzi cierpiało z powodu stanu wojennego. Ogromnie dużo ludzi cierpiało w rodzinach podzielonych na okres internowania. Cierpiało ogromnie dużo księży – przypomniał.

Kapłan wskazał, że choć byli wówczas księża występujący z ambony ostro przeciwko władzy komunistycznej, to beatyfikowany został jednak „pokorny, spokojny, nie będący w żadnym znaczeniu celebrytą, głosiciel Ewangelii Miłości, błogosławiony ksiądz Jerzy”.

Głosił on Ewangelię miłości wtedy, kiedy wszystkie okoliczności czasu pokazywały, że trzeba inaczej, że trzeba odpowiedzieć na to, czego doświadcza się od strony bliźnich, od strony społeczeństwa i tak dalej. Jego mocą, jego siłą było to, że wychodził na ambonę, w sposób bardzo niezwykle spokojny, refleksyjny, czasem nawet wydawałoby się, że po ludzku nieporadny, i głosił Ewangelię miłości, podpierając się nauczaniem świętego Jana Pawła II, który wtedy był papieżem oraz kard. Stefana Wyszyńskiego. To byli jego mistrzowie w głoszeniu Ewangelii Miłości.

Imoc jego gromadzenia ludzi wynikała właśnie z tego, że był on świadkiem i głosicielem Ewangelii Miłości. Druga sprawa to jest obrona godności człowieka. On dla człowieka był gotowy zrobić wszystko. Wszyscy dobrze pamiętamy, jak ludzie, jego przełożeni bali się o jego życie. Jak bardzo chcieli go zdjąć jakby z tej pierwszej linii, na której wiedzieli, że jest zagrożony. Jeżeli można powiedzieć, że był w czymś mniej posłuszny, to właśnie w tym, że chciał tu z ludźmi zostać. Z hutnikami, pielęgniarkami, służbą zdrowia, artystami. Chciał z nimi być do końca, nawet jeżeli by to miało kosztować go życie – wskazał kard. Nycz.

Po zakończeniu mszy delegacje złożyły kwiaty przy grobie ks. Popiełuszki. Po głównych uroczystościach o godz. 19.00 rozpoczął się wieczór uwielbienia z bł. Jerzym Popiełuszką. Po nim, na godz. 21. zaplanowano apel przy grobie ks. Popiełuszki.

„Niezmiennie trwamy przy grobie ks. Popiełuszki”

O znaczenie tegorocznej rocznicy i samego ks. Jerzego Popiełuszki, zapytaliśmy Piotra Dudę, przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.



Źródło: tysol.pl

– Wróćmy do decyzji Krajowego Zjazdu Delegatów sprzed roku. Wówczas, właśnie 19 października delegaci podjęli przez aklamację decyzję o tym, że ten rok będzie Błogosławionego Księdza Jerzego Popiełuszki. My, ludzie Solidarności, jak co roku od wielu lat jesteśmy przy grobie księdza Jerzego, ale także w całym kraju, modląc się przy miejscach pamięci z Nim związanych. Dla nas szczególnym miejscem jest także Jasna Góra i coroczna pielgrzymka, w tym roku już czterdziesta druga – powiedział Przewodniczący.

– Niezmiennie czcimy pamięć ks. Jerzego. Będziemy tu także w przyszłym roku, będziemy również cały rok wspominać księdza Jerzego. Na wielu naszych sztandarach wyszyty jest Jego wizerunek. To dla nas jedna z najważniejszych postaci – zapewnił.

– Dzisiejsza uroczystość jest bardzo ważna i podniosła, szczególnie dla członków NSZZ „Solidarność”. Ale od poniedziałku, jak zawsze, warty przy grobie księdza Jerzego, będą pełnić członkowie Solidarności. Tak będzie przez cały rok do kolejnego 19 października – zaznaczył Piotr Duda.

Źródło: tysol.pl

Jak ujawniła w opublikowanych danych Międzynarodowa Federacja Transportowców w 2024 roku odzyskała ponad 54,6 mln dolarów niewypłaconych pensji i innych zobowiązań należnych marynarzom od armatorów.



Inspektorzy i koordynatorzy ITF przeprowadzili łącznie na świecie 10 694 inspekcji aby wesprzeć tysiące marynarzy z roszczeniami dotyczącymi wynagrodzeń, problemami związanymi z repatriacją, łamaniem treści układu zbiorowych.

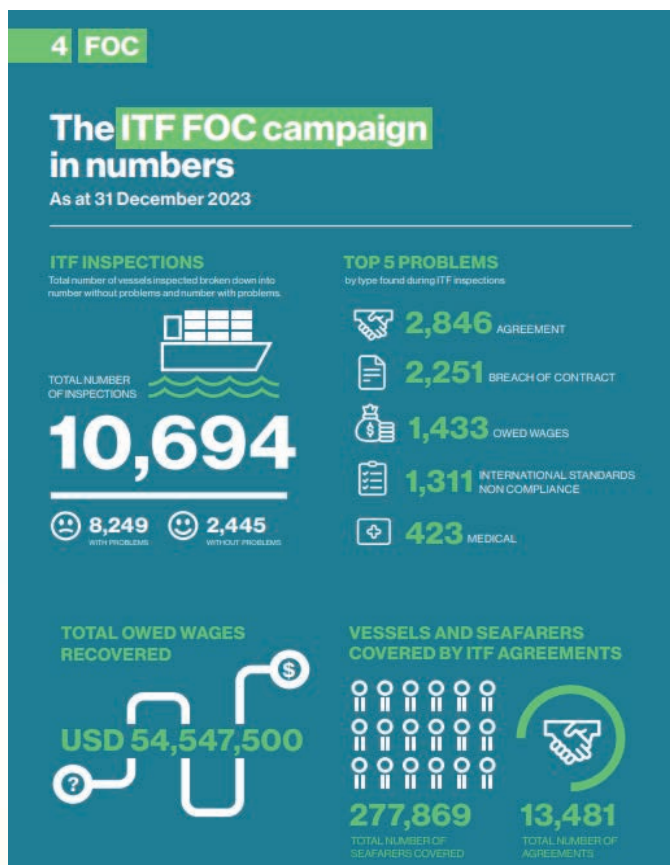
277869 marynarzy pracuje na bezpiecznych warunkach wynikających z obowiązujących układów zbiorowych ITF. 13481 statków jest pokrytych układami zbiorowymi ITF.

Inspektorzy ITF

ITF odzyskał 54,6 mln dolarów niewypłaconych pensji i innych zobowiązań należnych marynarzom



Zdjęcie: itfglobal.org



Inspektorat ITF w Polsce odzyskał ponad 215 150 USD

Koordynator ITF Adam Mazurkiewicz oraz Inspektor ITF Grzegorz Daleki podczas swoich interwencji odzyskali dla marynarzy ponad 215 150 USD zaległych wynagrodzeń, oraz innych zaległych świadczeń.

Inspektorzy przeprowadzili łącznie **152 inspekcje** na statkach, podczas których stwierdzono zaniżone i nie wypłacone marynarzom należne wynagrodzenia na łączną kwotę **37 655 USD**, zaległe należne świadczenia na kwotę: **156 458 USD**, niewypłacone wynagrodzenie chorobowe na kwotę **20 630 USD**.

Jak znaleźć związek zawodowy ITF lub inspektora ITF

Pierwszym punktem kontaktowym powinien być Twój związek zawodowy. Jeśli nie jesteś członkiem związku, dowiedz się, jak do niego dołączyć.

Możesz sprawdzić związki zawodowe ITF na stronie www.itfseafarers.org/en/look-up.

Skontaktuj się z inspektorem ITF, jeśli potrzebujesz natychmiastowej pomocy lub jeśli jesteś członkiem związku i masz trudności ze skontaktowaniem się ze swoim związkiem. Wszystkie dane kontaktowe można znaleźć w tym przewodniku.

Jeśli masz telefon komórkowy lub tablet, pobierz BEZPŁATNĄ aplikację ITF Seafarers już teraz na stronie www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm.

Użyj aplikacji, aby:

- Znaleźć dane kontaktowe najbliższego inspektora ITF, koordynatora ITF lub związku zawodowego ITF.
- Wyszukaj statek i sprawdź, czy jest objęty umową ITF przed podpisaniem umowy.
- Sprawdź, czy godziny odpoczynku są zgodne z przepisami.



zeskanuj kod QR

Zanim skontaktujesz się z ITF, upewnij się, że masz przygotowane następujące informacje:

O sobie;

- Imię i nazwisko
- Stanowisko na pokładzie

- Narodowość
- Twoje dane kontaktowe

O statku

- Nazwa statku
- Bandera
- Numer IMO
- Aktualna lokalizacja
- Liczba członków załogi i narodowość
- Opisz problem
- Jak długo jesteś na pokładzie?
- Czy cała załoga doświadcza tego samego problemu?

Informacje z OZ/OM wchodzących w skład KSMMiR NSZZ „S” Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków



Należąc do Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków otrzymujesz wsparcie na morzu i lądzie!

Jesteś marynarzem? A może dopiero wkraczasz na pokład międzynarodowej kariery? Nasza Organizacja to Twój partner na każdym etapie – oferujemy wsparcie, doradztwo i liczne korzyści, które poprawią komfort Twojej pracy i życia. Co zyskujesz, będąc naszym członkiem? Sprawdź sam!

Twoja edukacja i rozwój:

Dofinansowanie kursów i szkoleń STCW – zaledwie po 6 miesiącach przynależności i opłacenia składek

15% zniżki na kursy w Ośrodku

Szkoleniowym Mayday w Gdyni.

Profesjonalne wsparcie w każdej sytuacji:

Pomoc w kryzysie – skontaktuj się z nami, jeśli będziesz potrzebował pomocy w związku z Twoim zatrudnieniem na statku.

Bezpłatna pomoc prawna – dzięki współpracy z prawnikami.

Ocena warunków umowy pracę (Seafarer's Employment Contract) – zanim podpiszesz, upewnij się, że warunki umowy są zgodne z wymaganiami ITF i MLC, 2006

Korzyści finansowe:

Porada podatkowa lub bezpłatne rozliczenie PIT raz do roku – zapewnia to Kancelaria Doradztwa Podatkowego Easy Ocean w Gdyni

Karta rabatowa na „Orlen” i LOTOS/MOL – tańsze tankowanie zawsze w zasięgu ręki.

Bezpłatne prowadzenie rachunku w Pekao S.A.

PZU S.A. – 10% zniżki w ramach programu Klub PZU Pomoc

Dodatkowe bonusy:

Ubezpieczenie grupowe PZU S.A. – korzystne warunki i szeroka ochrona.

Zniżki na wypoczynek – idealne na rodzinny relaks w świetnych cenach.

Pakiet medyczny LuxMed – zadbaj o zdrowie swoje i bliskich.

Karty sportowe FitProfit i FitSport – aktywność fizyczna dla Ciebie i dla Twojej rodziny na wyciągnięcie ręki.

Pomoc w trudnych chwilach: Specjalizujemy się w rozwiązywaniu wielu problemów marynarzy.

Niezależnie od tego, czy chodzi o zaległe wynagrodzenia, zasiłek chorobowy z tytułu procentowej utraty zdrowia lub śmierci, repatriację czy inne trudności, jesteśmy aby Cię wspierać. W przypadku choroby lub wypadku przy pracy najpierw skontaktuj się z nami. Nasza Organizacja, dzięki przynależności do Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i jej afiliacji w ITF, skutecznie pomagamy polskim marynarzom zatrudnionym przez zagranicznych armatorów na całym świecie. Dołącz do nas i korzystaj z pełnego wachlarza korzyści!

Twój związek to nie tylko wsparcie, ale też inwestycja w bezpieczną i spokojną przyszłość. Na morzu i na lądzie możesz na nas liczyć!

Dlaczego? Ponieważ marynarze należący do NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków mają szereg korzyści, m.in.:

- Otrzymują poradę i/lub pomoc związku zawodowego w przypadku roszczeń związanych z zatrudnieniem na statku.
- Korzystają z dofinansowania za kursy i szkolenia.
- Uprawnieni są do świadczeń statutowych, m.in. zasiłków i zapomóg.
- Mają prawo do bezpłatnej porady podatkowej Kancelarii Finansowo-Prawnej Easy Ocean w Gdyni w sprawie rozliczenia podatku dochodowego.
- Objęci są bezpłatnym programem ochrony prawnej CDO24 dzięki, któremu mogą skontaktować się z prawnikiem w celu wyjaśnienia wszelkich problemów i wątpliwości związanych z kwestiami prawnymi dotyczącymi ich sytuacji życiowej.
- Ubezpieczeni są od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) w PZU S.A. zarówno podczas pracy na statku jak i wypoczynku w domu. Koszt ubezpieczenia ponosi OM NSZZ „Solidarność” MiR.
- Mogą przystąpić do dodatkowego ubezpieczenia grupowego w PZU S.A.

Zachęcamy MARYNARZY do kontaktu z nami ✉ emailowo, ☎ telefonicznie lub 👤 osobiście: marynarz@nms.org.pl lub tel. 501097751/586218541 lub Gdynia, Pl. Kaszubski 8, II piętro, pokój 201.



Organizacja Marynarzy Kontraktowych

OMK jest Organizacją niezależną od pracodawców, znajdujemy się poza siedzibami armatorów i jesteśmy niezależni finansowo.

Reprezentujemy polskich marynarzy zatrudnianych przez zagranicznych armatorów na całym świecie na statkach podnoszących bandery różnych krajów.

Każdy marynarz który należy do OMK staje się również członkiem międzynarodowych organizacji ITF i ETF poprzez przynależność naszej Organizacji do struktur Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność.

Jeżeli podejmiesz decyzję o wstąpieniu do Organizacji Marynarzy Kontraktowych :

- W ramach przynależności zostaniesz natychmiast objęty **ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h** podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
- Możesz również przystąpić do rozszerzonego grupowego ubezpieczenia NNW PZU dedykowanego dla marynarzy na bardzo korzystnych warunkach.
- Możesz zostać objęty **ubezpieczeniem zdrowotnym** PZU w pakiecie PREMIUM wraz z rodziną.
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, **refundujemy koszty kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW** ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod **awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24/7**.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę **Marynarze Mają Taniej** – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie



naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.

- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o **sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę**.
- Możesz skorzystać z **bezpłatnej porady podatkowej** udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na **poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem** (opóźnienia lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne).

Przynależność do OMK można traktować jako **ochronę praw polskich marynarzy** oraz jako ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. **ETF** wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Zeskanuj kod i wypełnij deklarację członkowską.



Przyłącz się do nas!
Zeskanuj kod QR
i wypełnij deklarację!



Wspierając nasze działania, wspierasz Marynarzy oraz ITF i ETF.
Wstąp do jednej z niżej wymienionych Organizacji, wchodzących w skład
Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" afiliowanej w ITF i ETF



Zapraszamy na nową stronę internetową KSMiR NSZZ Solidarność:
www.solidarnosc.nms.org.pl

NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków
Plac Kaszubski 8 II piętro, p. 201
81-350 Gdynia
Tel: +48 58 621 85 41
Tel./fax: +48 58 661 20 35
e-mail: marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl



NSZZ „S” Dalmor S.A.
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Tel/fax: +48 58 620 18 45
Tel: 512 021 380
e-mail: solidarnosc.dalmor@gmail.com



Organizacja
Marynarzy Kontraktowych NSZZ "S"
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
Tel: +48 91 422 02 02
e-mail: biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl



NSZZ „S” przy PRCIP Gdańsk Sp. z o.o.
ul. Przetoczna 66
80-702 Gdańsk
Tel: +48 600 344 230
e-mail: solidarnoscprcip@gmail.com



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



NSZZ „S” Morskich Służb
I Przedsiębiorstw Ratowniczych
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Tel: +48 58 660 76 53
e-mail: solidarnosc@sar.gov.pl



NSZZ „S” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej
ul. Portowa 41
78-100 Kołobrzeg
Tel/fax: +48 94 355 22 04
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl



NSZZ "S" Pilotów Morskich
ul. Przemysłowa 6
80-542 Gdańsk
Tel: +48 725 706 721
e-mail: nszz.piloci@portgdansk.pl



KOORDYNATOR ITF
Adam Mazurkiewicz
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl
tel: +48 501 539 329

INSPEKTOR ITF
Grzegorz Daleki
Plac Kaszubski 8 II p.pok.201
81-350 Gdynia
e-mail: daleki_grzegorz@itf.org.uk
tel: +48 514 430 374

APLIKACJE ITF DLA MARYNARZY



Aplikacja : jak odnaleźć marynarski związek zawodowy ITF lub Inspektora ITF.

Dowiedz się, czy twój statek posiada układ zbiorowy zatwierdzony przez ITF, komunikuj się bezpośrednio z Inspektorami ITF i związkami zawodowym ITF lub skontaktuj się z infolinią ITF, jeśli potrzebujesz pomocy.

Aplikacja : dobre samopoczucie.

Dostarcza informacji i wskazówek dotyczących przenoszenia, objawów, profilaktyki i leczenia HIV/AIDS, malarii, innych chorób tropikalnych.

Aplikacja : znajdź Dom Marynarza.

Aplikacja pozwala odnaleźć na całym świecie ośrodki marynarskie zapewniające pomoc i umożliwiające kontakt z domem i miejsce w którym można odpocząć z dala od statku.

***Aplikacje są do pobrania na stronie internetowej ITF:
www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps***

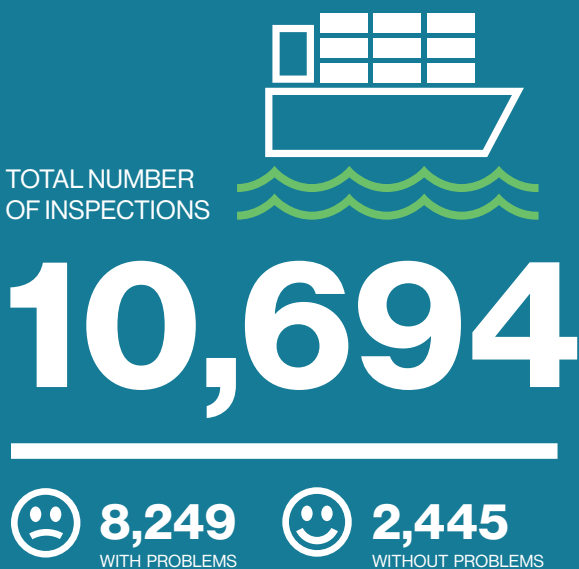


The ITF FOC campaign in numbers

As at 31 December 2023

ITF INSPECTIONS

Total number of vessels inspected broken down into number without problems and number with problems.



TOP 5 PROBLEMS

by type found during ITF inspections



TOTAL OWED WAGES RECOVERED



VESSELS AND SEAFARERS COVERED BY ITF AGREEMENTS

