



Biuletyn Morski



Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR (1) 95/2022

ISSN 1426-1006

**Nie zabijajcie
i nie pozwalajcie
zabijać!**

SOLIDARNOŚĆ
z Ukrainą

Od redakcji

Rok 2022 od zawsze historycznie będzie się kojarzył z wywołaną przez Rosję wojną na Ukrainie. Ten przewidywany od kilku lat atak na suwerenność tej części świata trwa nieprzerwanie już ponad 219 dni i jest swoistym sprawdzianem zachowań międzyludzkich i bardzo mocno odciska swoje piętno na pojęciu pojmowania człowieczeństwa i sojuszach w tym trudnym czasie przemian społecznych i ideologicznych, które oddalają europejskie społeczeństwa od pojęć Bóg Honor Ojczyzna.

W tym wydaniu Biuletynu Morskiego:

- Publikujemy treść Posłania XXX Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ Solidarność – które można podsumować zwięźle zdaniem - Nie zabijajcie i nie pozwalajcie zabijać.
- Opisujemy również podjęte działania przez NSZZ Solidarność na rzecz pomocy kobietom i dzieciom, którzy w Polsce znaleźli schronienie uciekając z ogarniętej wojną Ukrainy.
- O pomocy na rzecz uchodźców wojennych organizowanej przez Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i Polski Komitet Koordynacyjny Morskich Afiliantów TF do spraw Kampanii FOC i POC.
- O Inicjatywie Ośrodka Pomocy Marynarzom Stella Maris z Gdyni, o której opowiedział w Radiu Watykańskim Dyrektor Światowego Duszpasterstwa Marynarzy.
- Publikujemy również informacje o VI Kongresie Europejskiej Federacji Transportowców oraz treść rozmowy z Magdaleną Karp – Sekretarzem Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, która była uczestnikiem Kongresu jako przedstawiciel Krajowej Sekcji Morskiej.
- Umieściliśmy w tym wydaniu Biuletynu wybrane artykuły opisujące różne tragiczne sytuacje dotyczące marynarzy i ich rodzin związane z pandemią oraz takie, które były podstawą do wprowadzenia poprawek do Konwencji o Pracy na Morzu z 2006 r.
- Przedstawiamy również fragment obszernej dokumentacji załączonej do projektów zmian w Konwencji MLC 2006 uzasadniającej proponowane zmiany i opisujące obecną sytuację marynarzy m. innymi dotyczącą dostępności do Internetu, edukacji i szkoleń morskich oraz porzuceń załóg.
- Opisujemy działania Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w sprawie wdrożenia do polskiego porządku prawnego Konwencji o Pracy na Morzu w zakresie zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy.
- Informujemy o działaniach Inspektorów ITF, którzy odzyskali dla marynarzy ponad 37,5 mln USD zaległych wynagrodzeń.
- Publikujemy informacje o działalności organizacji znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej, zachęcając marynarzy do wstąpienia do związku zawodowego. Przynależność do afiliowanej organizacji w ITF daje poczucie bezpieczeństwa marynarzom oraz ich rodzinom.

Redakcja Biuletynu Morskiego

WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast wysyłki pocztą tradycyjną.

Można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” 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: www.pixabay.com

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

Oddano do druku: 31 października 2022 r.

Wojna na Ukrainie

Posłanie XXX Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ „Solidarność” z dnia 26.05.2022 roku.

**Nie zabijajcie i nie pozwalajcie
zabijać!**



Grafika: canva.com

I Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność” 41 lat temu przesłał walczącym o godność człowieka pracy - zwłaszcza w krajach obozu komunistycznego - wyrazy poparcia i nadziei.

Dzisiaj istota tego posłania jest szczególnie aktualna. W imię totalitaryzmu, wyrosłego na komunistycznej tradycji, zabito tysiące ludzi na Ukrainie i nadal zagrożone jest życie kolejnych tysięcy.

Miliony ludzi straciły swoje domostwa i dorobek życia. Ukraińcom odmawia się prawa do własnej ojczyzny, do samostanowienia, do wolności. Podobna groźba kierowana jest też do innych narodów.

Dlatego my, Delegaci zebrani na XXX Krajowym Zjeździe Delegatów NSZZ „Solidarność”, wołamy z całą mocą do Rosjan – NIE ZABIJAJCIE!

Z taką samą mocą wołamy do wszystkich pełniących jakąkolwiek władzę w świecie, jak i mających wpływ na te władze – NIE POZWALAJCIE ZABIJAĆ!

Żadne argumenty nigdy nie usprawiedliwią nawet najmniejszego wsparcia dla agresora, którym wobec Ukrainy jest Rosja.

Tak jak wtedy – w 1981r. przesyłamy robotnikom i wszystkim ludziom żyjącym na Ukrainie, wolnym Białorusinom, odważnym Gruzinom oraz innym narodom byłego Związku Sowieckiego – pozdrowienia i wyrazy poparcia. Głęboko czujemy wspólnotę naszych losów. Jesteśmy z Wami i do tego zjednoczenia wzywamy wszystkich pracowników Europy - zarówno tej części, która zrzuciła pęta komunizmu, jak i tej, którą ominęło nieszczęście życia w komunistycznym totalitaryzmie.

Wzywamy więc wszystkich związkowców i pracowników w Europie do takiej solidarności, której ceny nie sposób wyrazić w euro. Ukraińcom przesyłamy wyrazy wsparcia, otuchy i niewzruszonej nadziei na sprawiedliwy pokój.

Pomoc NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” dla kobiet i dzieci -uciekierów wojennych z Ukrainy.

**Pomoc organizowana na
poziomie ogólnokrajowym
w ośrodkach wczasowych
należących do NSZZ
„SOLIDARNOŚĆ”**

Fragmenty informacji ze strony internetowej KK NSZZ „Solidarność” z dnia 07.03.2022 roku

Już w marcu br. ośrodki Solidarności przyjęły ponad 200 uchodźców

– Mamy już ponad 200 osób. 144 osoby są w Spale, 55 w Jarnołówku. Najwięcej matek z dziećmi – poinformowała Marta Kiereś, prezes spółki „DomS”, zarządzającej ośrodkami wypoczynkowymi Solidarności. Brakuje nam dosłownie wszystkiego.

Zgodnie z decyzją Komisji Krajowej „Solidarność” przeznaczyła dwa swoje ośrodki dla uchodźców wojennych z Ukrainy.

Do Spały i Jarnołówka przybyło ponad 200 osób. W dominującej liczbie są to matki z dziećmi. Jest też sporo osób starszych, seniorów. Mimo że 90 proc. osób to Ukraińcy, są też osoby innych narodowości.

Wśród osób, które się tam znalazły, jest dużo rannych dzieci, które wymagają stałej opieki medycznej.



Zdjęcie: strona internetowa KK NSZZ „Solidarność”

W ośrodkach słychać tylko płacz lub przejmującą ciszę. Nikt tam nie ogląda telewizji.

– Mamy mnóstwo rannych, dzieci z bandażami na głowach, z ranami rąk – relacjonuje **Marta Kiereś**. – Z początku największym problemem było zorganizowanie pomocy medycznej.

Z tym był duży problem, bo szpitale odmawiały pomocy, ale bardzo pomógł nam **Krzysztof Swarbuła** z Centrum Kryzysowego. On wszystkim stawia do pionu i załatwia rzeczy dla nas niemożliwe. Jesteśmy mu ogromnie wdzięczni. Wśród osób przebywających w ośrodkach w Spale i Jarnołówku są nie tylko osoby ranne, ale też z chorobami przewlekłymi, a także – jak to mówią lekarze – odciążające stres.

– Dzień po przybyciu dzieci dostawały nawet po 40 stopni gorączki. Stąd pilnie potrzebujemy pediatrów – mówi Marta Kiereś. Wszyscy mają też katar. Dosłownie wszyscy – dodaje. Ale też – z powodu przewlekłych chorób – potrzebne są leki. Te są ukraińskie, a polskich zamienników pracownicy ośrodka nie znają. Muszą być lekarze, którzy będą badać i przepisywać inne leki.

– Bardzo pomaga nam w Spale **dr Tadeusz Kilian**. Ale sam nie da rady i nie jest pediatrą – mówi Kiereś.

Zresztą potrzeby są ogromne.

Piknik integracyjny dla ukraińskich gości z ośrodków w Spale i Jarnołówku

Fragmenty informacji ze strony internetowej KK NSZZ „Solidarność” z dnia 21.06.2022 roku

Dużo radości na drobnych, dziecięcych buziach. Sporo uśmiechu również wśród dorosłych. To namiastka normalności w niezbyt normalnych czasach.

Dnia 21.06.2022 roku w należącym do „Solidarności” hotelu Savoy w Spale odbywał się piknik integracyjny dla przyjętych przez związek gości z Ukrainy.



Zdjęcie: strona internetowa KK NSZZ „Solidarność”

– To piknik dla wszystkich gości z Ukrainy z całej spółki DOMS. Do Spały przyjechali również goście z Jarnołtówka, którzy przybyli do Spały już w niedzielę i zostaną do środy. Przyjechało 130 osób, część jest zakwaterowana na terenie naszego ośrodka, większa część w zaprzyjaźnionym ośrodku. Goście zwiedzali Spalę, wspólnie integrowali się. Dziś wszyscy razem bawią się na pikniku rodzinnym z wieloma atrakcjami – dmuchańcami, zjeżdżalnią, malowaniem buzi, popcornem, watą cukrową, muzyką – mówi Marta Kozieł, dyrektor ośrodka w Spale.

Przyjezdni nie ukrywają zadowolenia z wizyty.

– Bawimy się świetnie, dzieci mają wiele atrakcji, a Spala jest piękna. Cieszymy się, że jesteśmy tak dobrze przyjęci w Polsce, a tego typu wyjazdy pozwalają oderwać się trochę od problemów – słyszę od mamy dwóch kilkulatnich córeczek, która na co dzień schronienie odnalazła w należącym do Solidarności ośrodku Ziemowit w Jarnołtówku.

– Z jednej strony zauważyliśmy budowanie zażyłości między samymi gośćmi, jak i między gośćmi a pracownikami spółki DOMS. Z drugiej strony gasnący duch wyzwania, które utrzymywałyby gości w wysokiej kondycji intelektualnej. Po konsultacji z psychologami i terapeutami stwierdziliśmy, że niezbędne byłoby wygenerowanie wydarzeń, które by naszych gości nieco zaabsorbowało. Dzięki wsparciu regionów łódzkiego i opolskiego udawało się organizować jednodniowe wycieczki, jednak przekaz ze strony naszych psychologów był jasny – jeśli jest możliwość zorganizowania wyjazdu dwu-, trzydniowego, to dla tych osamotnionych kobiet z dziećmi byłoby to świetnym przełamaniem nudy dnia codziennego. Dzięki wsparciu związku udało się zorganizować to nietławe wyzwanie

– zaznacza Karol Wagner, dyrektor operacyjny spółki DOMS.



Zdjęcia: Strona internetowa KK NSZZ „Solidarność”

Pomoc na poziomie regionalnych struktur NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Fragmety informacji ze strony internetowej Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” z dnia 11.03.2022 roku

Punkt recepcyjny w „Solidarności”

W Gdańsku uruchomiono kolejny punkt recepcyjny dla uchodźców z Ukrainy. Znajduje się on w budynku Regionu Gdańskiego „Solidarności”.

Przygotowanych zostało kilkadziesiąt łóżek polowych, na miejscu będzie także psycholog.

Jak zwrócił uwagę Wojewoda Pomorski Dariusz Drelich, który przyjechał na miejsce, nazwa „Solidarność” ma wiele wymiarów. – To nie tylko związek zawodowy, to także ideały, które związek niesie we współczesne czasy – dodał.



Na zdjęciu: Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” - Krzysztof Dośła, Wojewoda Pomorski – Dariusz Drelich, Z-ca Przewodniczącego Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” - Roman Kuzimski. Zdjęcie: strona internetowa Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”

Przewodniczący Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” Krzysztof Dośła poinformował, że w budynku uchodźcy będą mogli skorzystać z łóżek polowych, zjeść ciepły posiłek i porozmawiać z psychologiem. – W sali Akwen mamy 48 miejsc leżących, zakładam że około 100 osób będzie mogło tutaj przebywać. Poza salą przygotowana została również sala balkonowa, tam będzie pracował psycholog – powiedział podczas piątkowej konferencji dla mediów.

Sala balkonowa będzie przeznaczona dla matek z małymi dziećmi, natomiast Sala Akwen – ze względu na większą powierzchnię – będzie salą ogólną.

– Jako Solidarność będziemy tutaj przez 24 godziny w ramach wolontariatu służyli tym, którzy będą potrzebowali naszej pomocy – powiedział Krzysztof Dośła.



Punkt recepcyjny dla uchodźców wojennych z Ukrainy w biurze Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” Zdjęcie: strona internetowa Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”

Uchodźcy, którzy trafią do nowo otwartego punktu recepcyjnego, będą mogli w nim przebywać maksymalnie 24 godziny. Będą rejestrowani, otrzymają pierwsze wsparcie, gorący posiłek, kawę, herbatę, wodę. Będą drobne zabawki dla dzieci, żeby chociaż na chwilę je czymś zająć. Tutaj uchodźcy będą oczekiwali na przewóz do miejsca, w którym zamieszkają.

Wojewoda pomorski zaznaczył, że uchodźcy którzy przyjeżdżają do Gdańska pociągami, w pierwszej kolejności są kierowani do punktu informacyjnego, który znajduje się przy dworcu PKP Gdańsku Główny.

Zarząd Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”: Podziękowania dla wolontariuszy

*Fragmenty informacji ze strony internetowej
ZR Gdańskiego NSZZ „Solidarność” z dnia
27.06.2022 roku*

**Podczas posiedzenia Zarządu Regionu
Gdańskiego NSZZ „Solidarność” podsu-
mowano działalność punktu recepcyjnego
dla uchodźców z Ukrainy.**

Mieścił się on w dwóch salach konferencyj-
nych Zarządu Regionu i funkcjonował od 11
marca do 10 czerwca br. Przewinęło się przez
niego ponad 1200 uchodźców, którym pomo-
gło w sumie 145 wolontariuszy, pełniących
ośmiogodzinne dyżury. W zbiorce na rzecz
uchodźców zebrano ponad 100 tys. zł.

Ukraińscy marynarze PŻM ściągają do Polski swoje rodziny.

**Należąca do Polskiej Żeglugi Morskiej,
Fundacja Publico Mare, pomaga ukra-
ińskim marynarzom ściągać rodziny do
Polski.**

Ponad 5 milionów osób opuściło Ukrainę od
początku wojny.

Udało się już ściągnąć ich prawie połowę -
mówi Dariusz Litkiewicz z Fundacji

- W tej chwili na morzu, na burtach, mamy
zatrudnionych około 130 marynarzy pocho-
dzenia ukraińskiego. Część z nich ściąga
swoje rodziny z Ukrainy do Polski. My jako
firma wiedzieliśmy od początku, że nie
możemy pozostać obojętni i przez Fundację
Publico Mare postanowiliśmy udzielać im

wsparcia. Przede wszystkim finansowe, ale
też organizacyjne - dodaje Litkiewicz.

Marynarze, jak i pracownicy lądowi z PŻM,
przekazali uchodźcom z Ukrainy swoje
mieszkania.

- Niektórzy oddali swoje mieszkania, niektó-
rzy użyczyli też swoje całoroczne domy let-
niskowe. Dotyczy to zarówno pracowników
lądowych, jak i marynarzy, którzy nie pozos-
tają obojętni - podkreśla Litkiewicz.

Fundacja Publico Mare, w ciągu miesiąca,
wydała na pomoc rodzinom marynarzy
z Ukrainy ponad 50 tysięcy złotych.

Źródło: Informacja ze strony internetowej Radia Szczecin z dnia
15.04.2022 roku



Zdjęcie: strona internetowa Radia Szczecin

Komunikat Zarządu Regionu Koszalińskiego „Pobrzeże” NSZZ „Solidarność” z dnia 22 marca 2022 r.

**Zarząd Regionu Koszalińskiego „Pobrze-
że” NSZZ „Solidarność” postanowił, zgod-
nie z uchwałą ZR nr 754/1/2022 z dnia
11.03.2022r., nie organizować w roku
2022 kolejnej edycji**

**„Bieg Uliczny Solidarności w Kołobrze-
gu”, a środki dotąd zgromadzone na ten
cel w wysokości 10.000 zł. przekazać na
specjalne konto bankowe Komisji Krajo-
wej NSZZ - „Solidarność z Ukrainą”.**

Jednym z celów organizacji Biegu Solidarności w Kołobrzegu jest promowanie pozytywnych przemian, które dokonały się w Polsce i Europie dzięki ideom, które legły u podstaw powstania i funkcjonowania NSZZ „Solidarność”.

Wrogie działa rosyjskiego agresora zagrzmiały, ziemia ukraińska jęknęła, matki i dzieci zapłakały. Europa, po raz kolejny, stanęła u progu kataklizmu wywołanego przez Rosję, setki lat agresywną i okrutną w traktowaniu człowieka, pogwałcaniu jego podstawowych praw. Miejsc kaźni na rosyjskiej ziemi jest bez liku, tych znanych, jak również tych przemilczanych.

Usprawiedliwianie, czy też szukanie uzasadnienia przyczyn bestialskich zbrodni, w szczególności na ludności cywilnej Ukrainy, jakich dokonało i wciąż to czyni państwo Rosja rękami swoich obywateli, niesie swoje konsekwencje w niekonsekwencji współczesnej cywilizacji. Szczególnie Polacy, ofiary i świadkowie rosyjskich wywózek, wiedzą jak barbarzyńska i nieludzka jest natura Sowietów.

Dziś, gdy trwa na Ukrainie wojna o wolność i suwerenność tego Narodu, wszystkie możliwe siły i środki powinny być spożytkowane na pomoc Ukrainie poprzez łagodzenie skutków brutalności rosyjskiego agresora.

NSZZ „Solidarność”, w swoich czynach i przekonaniach, zawsze stało, stoi i stać będzie po stronie wolności, suwerenności i praw do samostanowienia państw i narodów.



Zdjęcie: strona internetowa ZR Koszalińskiego Pobrzeże NSZZ „Solidarność”

Źródło: Informacja ze strony internetowej ZR Koszalińskiego Pobrzeże NSZZ „Solidarność” z dnia 22.03.2022 roku

Apel Zarządu Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ „Solidarność”

W dniu 11 marca, podczas posiedzenia Zarządu Regionu, przyjęty został apel w sprawie agresji rosyjskiej na Ukrainę.

Treść apelu prezentujemy poniżej:

Zarząd Regionu NSZZ „Solidarność” Pomorza Zachodniego wyraża swój stanowczy sprzeciw wobec agresji, dokonanej przez Rosję na niepodległą i suwerenną Ukrainę. W tych tragicznych chwilach solidaryzujemy się z narodem ukraińskim, bohatersko walczącym o swoją wolność.

Z przerażeniem patrzymy na zniszczone ostrzałami miasta, na zbombardowane szpitale, szkoły i budynki cywilne. Z oburzeniem przyjmujemy informacje o rosnącej liczbie ofiar cywilnych. Sprzeciwiamy się łamaniu prawa międzynarodowego przez Rosję i jej przywódców.

Ich posunięcia trzeba nazwać wprost zbrodnią wojenną, nie akceptowalną w XXI wieku, w świecie kierującym się wartościami demokratycznymi.

Wolna i bezpieczna Ukraina to polska racja stanu i gwarancja pokoju w Europie. Apelujemy do społeczności międzynarodowej o izolowanie Rosji pod względem politycznym, gospodarczym i informacyjnym.

Członków związku prosimy o organizowanie pomocy dla uchodźców i okazywanie im szeroko pojętego wsparcia. Prosimy także o bojkot rosyjskich towarów.

Mamy nadzieję, że wszystkie podejmowane wysiłki demokratycznego świata przyniosą efekty w postaci zakończenia wojny i ukarania jej sprawców.

Źródło: Informacja ze strony internetowej ZR Pomorza Zachodniego NSZZ „Solidarność” z dnia 11.03.2022 roku



Pomoc organizowana przez KSMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” i Polski Komitet Koordynacyjny Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC.

W obliczu rosyjskiej agresji na Ukrainę od dnia 25.02.2022 roku miliony obywateli Ukrainy przybyło do Polski.

W tym gronie znajdują się również rodziny, kobiety i dzieci ukraińskich marynarzy i portowców.

W związku z tym faktem, Rada Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” podjęła decyzję o pomocy finansowej i informacyjnej uciekinierom wojennym.

W ramach Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów ITF ds. FOC i POC zorganizowaliśmy całodobową infolinię dla ukraińskich marynarzy, portowców i ich rodzin pod numerem telefonu **+48 789 869 377**.

Przedstawiciele polskich morskich związków zawodowych: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy oraz Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, afiliowanych w ITF i ETF, udzielają niezbędnej porady i pomocy oraz utrzymują całodobowe dyżury telefoniczne.

W celu wymiany posiadanych informacji i lepszej koordynacji udzielanej pomocy

uczestniczyliśmy w kilkukrotnych spotkaniach „online” z przedstawicielami ITF, ETF i Związkiem Zawodowym Pracowników Transportu Morskiego z Ukrainy - MTWTU.

Za pośrednictwem infolinii skontaktowało się z nami wiele ukraińskich rodzin marynarskich.

Otrzymaliśmy różne pytania: w sprawie noclegu, edukacji dla dzieci, odnowienia dokumentów marynarskich oraz otrzymania numeru PESEL.

Jednocześnie przekazywaliśmy rodzinom ukraińskim szczegółowe informacje, które mogą uzyskać w ośrodkach recepcyjnych, do których podawaliśmy adresy. Przekazanie adresu danego ośrodka recepcyjnego było uzależnione od miejsca, w którym znajduje się dana osoba.

Pomoc polegała również na zakupie i wysłaniu najpotrzebniejszych produktów higienicznych, żywnościowych oraz pościeli.

Co bardzo ważne, wsparcie nie polegało tylko i wyłącznie na udzielaniu merytorycznych odpowiedzi na pytania. Również wspieraliśmy finansowo ukraińskie rodziny. Na przykład jeden z przypadków dotyczył pokrycia kosztów zakupu biletów z Polski do Bułgarii dla rodziny marynarza z Ukrainy.

Innym razem udzieliliśmy jednorazowego wsparcia finansowego rodzinie marynarza ukraińskiego (członek Maritime Transport Workers' Trade Union of Ukraine), mieszkającej w Bydgoszczy.

Na tym nie poprzestaliśmy. Staraliśmy się jak najlepiej pomagać wszystkim potrzebującym za każdym razem.

Skontaktowała się z nami żona kolejnego ukraińskiego marynarza, która potrzebowała noclegu na dłuższy okres.

Była wraz z dwiema córkami. W uzgodnieniu z **Ojcem Edwardem Praczem** - Dyrektorem Krajowego Duszpasterstwa Ludzi Morza w Polsce zaproponowaliśmy możliwość zakwaterowania w ośrodku STELLA MARIS w Sznurkach, w gminie Chmielno.

Pani wyraziła swoją aprobatę. Wraz z córkami została przewieziona prywatnym samochodem pracownika Krajowej Sekcji Morskiej

Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” ze Szczecina do ośrodka mieszczącego się na Kaszubach.

Pomoc i informacje są udzielane w dalszym czasie.

Osoby zainteresowane udzieleniem pomocy prosimy o kontakt telefoniczny: +48 789869377

Maciej Konopka

Organizator związkowy

KSMMiR NSZZ „Solidarność”



Na zdjęciu:: O. Edward Pracz – Krajowy Dyrektor Duszpasterstwa Ludzi Morza z uciekinierami wojennymi z Ukrainy



Zdjęcia: strona Facebook Stella Maris Gdynia, Ośrodek Rekreacyjny Stella Maris na Kaszubach



Dnia 22.03.2022 roku w rozmowie z Radiem Watykańskim Dyrektor Światowego Duszpasterstwa Marynarzy opowiedział m.in. o inicjatywie ośrodka Stella Maris w Gdyni. Według przekazanej informacji ośrodek udostępnił swoje lokale dla ok 40 kobiet z dziećmi - uchodźców z Ukrainy.



DICASTERY FOR PROMOTING
INTEGRAL HUMAN DEVELOPMENT

**Przesłanie na Niedzielę Morską
(10 lipca 2022)**

Drodzy Bracia i Siostry w Chrystusie, kochani kapelani, wolontariusze, przyjaciele i zwolennicy Stella Maris.

W drugą Niedzielę lipca każdego roku wspólnoty chrześcijańskie celebują Nie-

dzielę Morską. Dziś przypominamy sobie istotną pracę ponad miliona marynarzy, którzy pracują na statkach i każdego dnia na całym świecie przewożą towary.

Ci, którzy mieszkają w głębi lądu, rzadko widzą statki lub marynarzy, którzy na nich pracują. Nawet ci, którzy mieszkają na wybrzeżu, zwykle widzą statki „gdzieś na horyzoncie”. Nikt nie widzi tych tysięcy jednostek po drugiej stronie horyzontu. Są one niewidoczne. Ale są tam. Podobnie jak marynarze, którzy pracując na statkach, nie tylko trzymają i poruszają światową ekonomię, ale także bezpośrednio wpływają na codzienne życie każdego z nas. Co dnia dostarczają towary, których używamy i które konsumujemy, a bez nich jakość naszego życia byłaby znacznie niższa. Aby zrozumieć, jak są oni niezbędni, wystarczy przyjrzeć się temu, co posiadamy i spojrzeć na rzeczy w naszym domu, w miejscu pracy oraz na jedzenie na naszych stołach. Zapytajmy, skąd to się bierze? To marynarze pozwalają nam cieszyć się tym, co mamy. I musimy pamiętać, że każdego dnia, każdego tygodnia swojego kontraktu pracują, aby zapewnić nam wszystko to, co mamy.

Nadszedł czas, aby spróbować wyobrazić sobie życie marynarzy i codzienne wyzwania, jakie dla nas muszą sprostać.

W ostatnich latach świat morski został dotknięty serią kryzysów. Zwiększony popyt na towary doprowadził do tego, że więcej statków jest przetrzymywanych na kotwicy przez dłuższy czas.

Wojna na Ukrainie sprawiła, że statki stają teraz przed niemożliwym zadaniem nawigacji przez zaminowane obszary na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim. Podczas tej niesprawiedliwej i niemoralnej wojny wiele statków zostało zniszczonych, a ludzie stracili życie.

Globalna pandemia spowodowała, że ponad 400 000 marynarzy utknęło na statkach, nie mogąc po zakończeniu kontraktu opuścić ich i wrócić do domu, do swoich rodzin. Zamiast tego kontynuowali pracę, aż do wyczerpania sił. Załogi zastępcze nie były w stanie dołączyć do statków, co dla niektórych oznaczało katastrofę życiową, ponieważ nie byli w stanie zaspokoić codziennych potrzeb swoich bli-

skich. W każdym razie marynarze nie mają wyboru.

Niektóre firmy żeglugowe wydają się być jedynymi, które zarobiły na serii kryzysów zakłócających globalny łańcuch wsparcia. To co najmniej godne ubolewania, że firmy podzieliły się tylko niewielką częścią wygórowanych dochodów, które uzyskały z pracy marynarzy lub przeznaczyły na poprawę infrastruktury socjalnej w portach, by służyła marynarzom w tych krótkich okresach czasu, kiedy tam przebywają.

Firmy otrzymują pieniądze, ale cenę płacą marynarze i ich rodziny. Nic dziwnego, że wymuszone przedłużone umowy powodują fizyczne i psychiczne wyczerpanie, które może prowadzić do błędów ludzkich o groźnych konsekwencjach. Dłuższe pobytu na pokładzie, przymusowa separacja od swoich bliskich i zakaz zejścia na ląd sprawiły, że marynarze czują się jeszcze bardziej odizolowani i przygnębieni niż zwykle. Musimy pamiętać, że oni również są ludźmi. Mają takie same potrzeby, jak wszyscy inni.

Różnica polega na tym, że będąc niewidocznymi, łatwo ich zignorować. Ale nie wolno nam ich ignorować. Ponieważ na nich polegamy. Potrzebujemy ich. Bezpieczna nawigacja, bezpieczeństwo i ochrona środowiska morskiego zależą od dobrego zdrowia psychicznego marynarzy. Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. wymaga od firm zapewnienia przyzwoitego i czystego zakwaterowania, dobrego wyżywienia, bezpiecznego środowiska pracy i urlopu na lądzie. Niestety, znaczące zyski osiągnięte od czasu pojawienia się MLC w 2013 roku, zostały okupione cierpieniem. Zajmijmy się kwestią zejścia na ląd.

Możliwość opuszczania statku i zejścia na ląd, choćby na krótki czas, ma kluczowe znaczenie dla dobrego samopoczucia marynarzy.

Większość z nas uważa za pewnik wolność, kiedy wychodzmy na zewnątrz, cieszymy się otwartą przestrzenią, kiedy stawiamy stopy na twardym podłożu lub miękkiej trawie i kiedy widzimy innych ludzi. Ale marynarze nie mają takiej wolności. Nie mogą opuścić statku i każdego dnia w tej przestrzeni widzą te same twarze. Jedynym sposobem, w jaki mogą dzielić wolność, którą my się cieszymy,

jest zejście na ląd. Mogą mieć tylko kilka godzin, ale to może wiele zmienić.

W szczytowym momencie pandemii i przed rozpoczęciem kampanii szczepień marynarzy, rządy i firmy, co zrozumiale, odwołały wszystkie zejścia na ląd. Marynarze musieli pozostawać na pokładzie, aby uniknąć infekcji i rozprzestrzeniania się wirusa. Jednak w miarę, jak sytuacja na całym świecie się poprawiała, kraje otwierały swoje granice i znosiły ograniczenia.

Większość ludzi jest teraz w stanie swobodnie się poruszać. Lecz nie marynarze i to jest wielka niesprawiedliwość. Mimo że są w pełni zaszczepieni, marynarzom często odmawiano swobodnego przemieszczania się, którym my się cieszymy. Dlaczego? Ponieważ kilka rządów i firm żeglugowych nadal nie zezwala marynarzom zejść na ląd. Na domiar złego, niektórzy marynarze nie mogą zejść na ląd ze względu na swą narodowość. Ta dyskryminacja jest nie tylko niesprawiedliwa, ale i niemoralna. Każdy musi pamiętać, że wrodzona godność marynarzy jako istot ludzkich, musi być szanowana.

Muszą być traktowani równo, bez dyskryminacji i mieć taką samą możliwość opuszczania ciasnych granic statku, by zejść na ląd, choćby na krótki czas, aby się odprężyć i zrelaksować, gdziekolwiek na świecie są. Pandemia nie może być dłużej wykorzystywana jako wymówka zakazująca załozce zejścia na ląd. Dopóki zachowują niezbędne środki ostrożności, marynarze mają prawo pytać o możliwość postawienia stopy na suchej ziemi i spotkania na pokładzie innych osób, niż ich koledzy. Kapelani i wolontariusze Stella Maris kierują pilny apel do rządów i firm żeglugowych na całym świecie, aby marynarze mieli prawo zejścia na ląd!

Dzisiaj, w Niedzielę Morską, dziękujemy marynarzom za ich ciężką pracę. Modlimy się, aby byli oni silni w obliczu trudności i życiowych wyzwań. I zawieramy Maryi, Gwieździe Morza, zaangażowanie i poświęcenie kapelanów i wolontariuszy, którzy służą im na całym świecie.

Kardynał Michael Czerny S. J

Prefekt

KONGRES

Europejskiej Federacji Transportowców - ETF



VI ZWYCZAJNY KONGRES ETF

W dniach 24-27 maja 2022 roku, w Budapeszcie, obradował Kongres Europejskiej Federacji Transportowców (ETF). ETF to ogólnoeuropejska Organizacja związkowa reprezentująca ponad 5 milionów pracowników transportu zrzeszonych w związkach zawodowych w 38 krajach Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Europy Środkowo-Wschodniej.

Po raz pierwszy w historii, ze względu na pandemię COVID-19, uczestnictwo delegatów w Kongresie mogło odbywać się w formie hybrydowej. Ponad 500 delegatów, z ponad 200 afiliantów z całej Europy, uczestniczyło, debatowało i głosowało nad programem, priorytetami politycznymi i strategią ETF na następne pięć lat.

Kongres jest najwyższym organem ETF, gromadzącym delegatów ze wszystkich afiliowanych w ETF związków zawodowych. Jako najwyższy organ decyzyjny ETF, Kongres wybiera Prezydenta i Sekretarza Generalnego na następną pięcioletnią kadencję oraz Komitet Wykonawczy, którego zadaniem jest nadzorowanie realizacji uzgodnionych priorytetów przez te pięć lat.

Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” na Kongresie ETF

reprezentowała **Magdalena Karp – Sekretarz Rady.**

W dalszej części „Biuletynu morskiego” prezentujemy krótkie omówienie przyjętych Uchwał Kongresu ETF i wybranych dokumentów.

Rozmowa z Magdaleną Karp – Sekretarzem Rady, przedstawicielem KSMMiR NSZZ „Solidarność”, uczestnikiem Kongresu ETF



Na zdjęciu : Magdalena Karp, uczestnik Kongresu ETF, Sekretarz Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Redakcja BM: Reprezentowałaś KSMMiR NSZZ „Solidarność” na Kongresie ETF w Budapeszcie, czy możesz podzielić się swoimi wrażeniami?

M. Karp: *Po raz pierwszy uczestniczyłam w Kongresie ETF. Reprezentowanie Sekcji w tak ważnym wydarzeniu było dla mnie wielkim zaszczytem.*

Jeśli chodzi o moje wrażenia, to jako osoba odpowiedzialna m.in. za organizację spotkań

i zebrań w KSMMiR NSZZ „Solidarność”, zwróciłam uwagę na organizację Kongresu, która moim zdaniem była bardzo dobra. Wszystkie wydarzenia i zaplanowane punkty porządku obrad, w tym głosowania, przebiegły sprawnie a założone ramy czasowe zostały dotrzymane.

Redakcja BM: Czy według Ciebie możliwe jest obradowanie w trakcie pandemii?

M. Karp: *Tak, to jest możliwe. Obrady można przeprowadzić w formie zdalnej lub hybrydowej. Kongres ETF miał formułę hybrydową co oznacza, że część delegatów uczestniczyła osobiście w obradach a część zdalnie. Oczywiście taka formuła niesie ze sobą pewne niedogodności ale jest to możliwe do przeprowadzenia.*

Redakcja BM: Co było dla Ciebie najciekawsze w obradach?

M. Karp: *W trakcie Kongresu zostało przedstawione m.in. sprawozdanie z działalności ETF za lata 2017-2022. Według mnie sposób przedstawienia sprawozdania był bardzo ciekawy. Sprawozdanie składało się z trzech części: pisemnej, werbalnej i filmu. Część pisemną sprawozdania otrzymał każdy delegat w materiałach przed Kongresem i ograniczała się ona do najważniejszych informacji dot. działalności ETF, w tym poszczególnych Sekcji, w latach 2017-2022. Część werbalną, która została poprzedzona filmem, stanowiła m.in. debata. W debacie, gdzie moderatorem była Livia Spera - Sekretarz Generalna ETF, uczestniczyli przedstawiciele poszczególnych Sekcji ETF. Sekcję Marynarzy reprezentował Kenny Reinhold – Przewodniczący szwedzkiego związku zawodowego SEKO. Uważam, że taki sposób przedstawiania sprawozdania jest interesujący dla uczestników.*

Redakcja BM: Na Kongresie odbyły się wybory do władz ETF. Czy mogłabyś powiedzieć kto został wybrany na kolejną kadencję na funkcję Przewodniczącego i Sekretarza Generalnego ETF oraz czy ktoś z Polski został wybrany?

M. Karp: *Podczas Kongresu delegaci wybrali Przewodniczącego ETF – jedynym kandyda-*

tem był Frank Moreels i Sekretarza Generalnego ETF Livię Spere.



Zdjęcie: Strona internetowa ETF Na zdjęciu: Przewodniczący ETF –Frank Moreels i Sekretarz Generalny ETF Livia Speara

Kandydująca na stanowisko Sekretarza Generalnego ETF Livia, która trzy lata temu została mianowana p.o. Sekretarza Generalnego, powiedziała przed wyborem m.in.: „Moją ambicją jest utrzymanie tej organizacji w ruchu. Jestem zmotywowana, aby zmienić pracowników, których reprezentujemy. Związki zawodowe nie mogą być biurokratyczne, a związkowcy nie mogą stać się biurokratami. Chcę, aby ETF była organizacją, która jest gotowa do działania, kiedy tylko potrzebujemy działać, politycznie, przemysłowo, w sposób zjednoczony i jak najlepiej wykorzystując naszą różnorodność, organizacją, która porusza się poprzez wspólne działanie i poprzez zbiorową inteligencję, która zawsze ma wgląd w interesy pracowników, których reprezentujemy”.

Kongres ETF wybrał również Komitet Wykonawczy ETF na kolejną kadencję. Z Polski, w skład Komitetu Wykonawczego, wszedł **Adam Tyłski** – Z-ca Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”.

Adam otrzymał wcześniej poparcie i nominację na to stanowisko Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC. W skład PKKMA ITF ds. kampanii FOC i POC wchodzi cztery polskie związki zawodowe: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, KSPM NSZZ „Solidarność”, FZZMiR i OZZOiM.

Redakcja BM: Jakie były główne tematy porządku obrad Kongresu ETF?

M. Karp: Oprócz wspomnianych przeze mnie części sprawozdawczej i wyborczej Kongres ETF przyjął szereg poprawek do Konstytucji ETF, 7 Uchwał Zwyczajnych, 12 Uchwał Nadzwyczajnych oraz Główną Uchwałę Kongresową na kolejną kadencję. Przyjęta Główna Uchwała Kongresowa składa się z kilku filarów: sprawiedliwy transport, przyszłość transportu i pracy w transporcie, przyszłość ETF i ETF jako siła przemysłowa i organizacyjna. Natomiast przyjęta Uchwała Programowa na lata 2022-2027 dla Sekcji Morskiej zawiera m.in. zobowiązanie do promowania europejskiej przestrzeni morskiej, walki z dumpingiem socjalnym, nieuczciwą konkurencją w sektorze transportu morskiego oraz wzrostem tanich bander, bezpiecznego i godnego zatrudnienia marynarzy pracujących na statkach pływających pod banderą europejską poprzez ulepszanie/doskonalenie minimalnych standardów określonych w Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku.

Redakcja BM: Czy były jakieś tematy, które były wiodące w trakcie obrad?

M. Karp: Pandemia COVID-19 oraz wojna na Ukrainie to tematy, które wybrzmiewały najczęściej w wypowiedziach zarówno prowadzących obrady jak i delegatów. W trakcie obrad przedstawiciele ukraińskich związków zawodowych przedstawili bieżące informacje w sprawie potrzeb ich członków związków oraz dotychczasowej pomocy udzielonej przez ETF i ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców). Delegaci uczcili również minutą ciszy wszystkie ofiary wojny.

Redakcja BM: W jakim kierunku według Ciebie powinien zmierzać europejski ruch związkowy?

M. Karp: W mojej ocenie w najbliższych latach związki zawodowe afiliowane w ETF powinny położyć nacisk na zwiększenie uzwiązkowienia i poprawę warunków pracy pracowników transportu.

Siła związku zawodowego jest m.in. w jego liczbie. Im większa liczba tym większa reprezentatywność związku zawodowego w dialogu społecznym. Każdy pracownik transportu,

który oczekuje poprawy swoich warunków pracy, powinien należeć do związku zawodowego. I ta sprawa powinna stać się kwestią nadrzędną w działalności związkowej



Przyjęte Uchwały Kongresu ETF i wybrane dokumenty.

W dniach 24-27 maja 2022 roku VI Kongres Zwyczajny Europejskiej Federacji Transportowców obradujący w Budapeszcie przyjął Główną Uchwałę Kongresową i Program Pracy Sekcji i Komitetów.

W Głównej Uchwale Kongresowej wyszczególniono następujące rozdziały: Nasza wizja: uczciwy transport, Przyszłość transportu i pracy w transporcie, Przyszłość ETF, ETF jako siła przemysłowa i organizacyjna oraz programy pracy na lata 2022 - 2027 dla:

- Sekcji Lotnictwa Cywilnego
- Sekcji Dokerów
- Sekcji Rybołówstwa
- Sekcji Żeglugi Śródlądowymi Drogami Wodnymi
- **Sekcji Transportu Morskiego**
- Sekcji Kolejnictwa
- Sekcji Transportu Drogowego

oraz dla Komitetu Miejskiego Transportu Publicznego i Komitetu Kobiet.

Poniżej cytujemy wybrane fragmenty z Głównej Uchwały Kongresowej:

„...Kongres ETF-u podkreślił, że transport i dostęp do transportu mają istotne znaczenie dla funkcjonowania i przyszłości naszego kontynentu – zapewniają dostęp do żywności, leków, zatrudnienia, edukacji

i wypoczynku. Centralna wizja Europejskiej Federacji Transportowców (ETF) jest gwarancją Uczciwego Transportu – całościowej wizji społecznego, sprawiedliwego i przyjaznego dla środowiska transportu, który maksymalizuje jakość życia, dostępność, bezpieczeństwo, sprawiedliwość społeczną, równość oraz spójność społeczną i gospodarczą w całej Europie...

Przy okazji VI Kongresu Zwyczajnego w Budapeszcie, ETF ponownie angażuje się w walkę o uczciwą i godną pracę oraz warunki pracy i socjalne w całej Europie a także wzmocnienie prowadzenia kampanii, organizacji i szkoleń dla afiliantów. Kluczowym celem ETF pozostaje pomoc wszystkim afiliantom w ochronie miejsc pracy, płac, warunków i emerytur pracowników transportu. ETF poświęca się politycznej i przemysłowej wizji Uczciwego Transportu...

Pandemia COVID-19 wywarła głęboki wpływ na zdrowie publiczne, zatrudnienie i źródła utrzymania. Pandemia COVID-19 wykazała głębokie i intensywne globalne powiązania naszych społeczeństw i gospodarek, które ułatwiane są przez transport i pracowników transportu. Zasadniczy charakter pracownika transportu i pracy transportowej w społeczeństwie został wzmocniony, jednak pandemia mocno wpłynęła na pracowników transportu i pracę w transporcie. Pandemia COVID-19 naraziła pracowników transportu na zwiększone ryzyko zwolnień oraz ryzyko niestabilności finansowej, a także zwiększone ryzyko zdrowotne i psychologiczne w wykonywaniu ich pracy...

Kiedy budowane jest odrodzenie po COVID w całej Europie, ETF zobowiązuje się do rozwijania skoncentrowanego na pracownikach, prawdziwie sprawiedliwego i zielonego społeczeństwa.

Nie wolno nigdy zapominać o zasadniczej naturze pracownika w transporcie, a wszystkie polityki krajowe i ponadnarodowe muszą to uwzględniać. ETF będzie walczyć o zapewnienie, że krajowa i ponadnarodowa polityka, ustawodawstwo i regulacje koncentrują się na pracownikach, ich prawach i warunkach, aby zapewnić, że wszelkie przyszłe przemiana-

ny społeczne i gospodarcze będą przede wszystkim **SPRAWIEDLIWE!**...

ETF jest zaangażowana w ożywienie międzynarodowego ruchu związkowego poprzez promowanie międzynarodowej wymiany, uczenia się, solidarności i współpracy mającej na celu wzmocnienie demokratycznej władzy pracowników i społeczeństw w całej Europie. Ta walka łączy się zasadniczo z walką o stabilną, bezpieczną i dobrze płatną pracę. Oprócz bycia głosem pracowników transportu w UE, ETF rozwinie się jako organizacja przemysłowa i organizacyjna. Wiąże się to z powrotem do samego miejsca pracy...

ETF ma na celu stać się siłą przemysłową i organizacyjną, w celu zwiększenia i poprawy gromadzenia i wymiany informacji w ramach ETF, zapewnienia, że polityka międzynarodowa najlepiej odzwierciedla interesy pracowników transportu oraz rozwijania zdolności ETF i jej afiliantów oraz członków do działania metodami związków zawodowych w celu ochrony pracowników transportu.



PROGRAM PRACY DLA SEKCJI TRANSPORTU MORSKIEGO ETF NA LATA 2022-2027

W podsumowaniu i wizji Sekcja Transportu Morskiego ETF podkreśla, że COVID-19 miał niszczycielski wpływ na marynarzy, ujawnił luki w strukturze i zarządzaniu sektorem żeglugi, a zbyt wiele państw bandery przyomykało oczy na trudną sytuację marynarzy. Sekcja Transportu Morskiego ETF zobowiązała się do:

- Promowania tworzenia europejskiej przestrzeni morskiej i walki z dumpingiem socjalnym, nieuczciwą konkurencją w sek-

torze transportu morskiego oraz ciągłym wzrostem tanich bander.

- Obrony bezpiecznego i godnego zatrudnienia marynarzy pracujących na statkach pływających pod banderą europejską oraz promowanie wdrażanie praw socjalnych poprzez ciągłe doskonalenie minimalnych norm określonych w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. z późniejszymi zmianami oraz w dyrektywie 2009/13/WE.
- Obrony i gwarantowania wysokiej jakości norm szkolenia i certyfikacji europejskich marynarzy, zwłaszcza młodych marynarzy.
- Promowania większej różnorodności w sektorze transportu morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem udziału kobiet i nowych talentów.

Sekcja Transportu Morskiego przyjęła priorytety na lata 2022- 2027

Kształtowanie przyszłości pracy w transporcie

- Kampania na rzecz sprawiedliwej i zrównoważonej żeglugi ze sprawiedliwą transformacją skoncentrowaną na marynarzy: Wdrożenie koncepcji przestrzeni morskiej UE dla usług żeglugowych, która zajmuje się dumpingiem socjalnym i przyzwoitymi warunkami dla całej załogi.
- Dalsze wspieranie globalnej kampanii mającej na celu wykorzenienie tanich bander.
- Poprawa praw socjalnych europejskich marynarzy i zwiększenie wpływu związków zawodowych marynarzy na ich egzekwowanie.
- Domaganie się lepszego dostosowania szkolenia i kształcenia morskiego w Europie do przyszłych i obecnych) wyzwań oraz poprawy perspektyw i rozwoju kariery.

W **programie pracy** określono konkretne cele i działania w transporcie m. innymi: na podstawie wniosków wyciągniętych z COVID-19 oraz ustaleń i zaleceń Studium Społecznego (2020) wraz z armatorami i decydentami UE przedstawiono elementy koncepcji Europejskiej Przestrzeni Morskiej, kontynuowanie wspierania globalnej kampanii ITF mającej na celu wykorzenienie tanich bander, więk-

sze możliwości afiliantów w zakresie egzekwowania kompleksowej ochrony socjalnej swoich członków, wkład w rozwój strategii umiejętności sektorowych.

Zainteresowani marynarze należący do NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” mogą zapoznać się z pełnym tekstem Głównej Uchwały Programowej i programami pracy Sekcji i Komitetów przyjętych na VI Kongresie ETF w biurach Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w Szczecinie i w Gdyni.

Marynarze w mediach światowych

Poniższe wybrane artykuły i opisane różne tragiczne sytuacje dotyczące marynarzy i ich rodzin stanowiły uzasadnienie do wprowadzenia poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006.

Kapitan tego statku towarowego zmarł na pokładzie. Załoga tkwiła na morzu przez wiele tygodni, pozostając w zagrożeniu potencjalnego wybuchu epidemii COVID



Teele Rebane i Livia Borghese, CNN
Zaktualizowano 1216 GMT (2016 HKT) 20 czerwca 2021 r.

(CNN) Kapitan Angelo Capurro zaczął wykazywać objawy COVID-19 podczas drugiego dnia pobytu na morzu.

W ciągu pięciu dni 61-letni dowódca został przykuty do swojej kabiny, nie mogąc wstać z łóżka. Sześć dni później nie żył - pozostawiając statek towarowy MV Ital Libera bez kapitana, przewożącego zwłoki, których załoga nie miała środków do przechowywania, i z potencjalnym wybuchem epidemii COVID na pokładzie.

Przez sześć tygodni statek pod banderą włoską był opuszczony w stolicy Indonezji, Dżakarty, nie mogąc znaleźć portu, który mógłby zabrać zwłoki podczas pandemii, pomimo wielokrotnych próśb o pomoc.



Na zdjęciu: Angelo Capurro w La Spezia we Włoszech w 2017 roku.

Ostatecznie, dopiero w tym miesiącu ciało kapitana zostało zwrócone do jego rodzinnych Włoch, gdzie zrozpaczona rodzina szuka odpowiedzi na temat jego śmierci i traktowania na morzu, w sprawie, która po raz kolejny rzuciła światło na sytuację marynarzy podczas pandemii.

Jednak odzyskanie ciała może nie dostarczyć odpowiedzi, na które liczy rodzina.

Na Ital Libera nie było odpowiedniego miejsca do przechowywania zwłok, co oznacza, że ciało Capurro pozostawało w magazynie przez sześć tygodni.

„Nie wchodząc w szczegóły, wszyscy wiemy, w jakim stanie możemy znaleźć zwłoki” – powiedziała prawniczka rodziny Raffaella Lorgna. „Nawet nie wiem, czy będziemy w stanie przeprowadzić autopsję”.

Śmierć na morzu

Capurro przez całe życie pracował na oceanie, zarówno na statkach towarowych, jak i na liniach wycieczkowych. Jego żona, 61-letnia Patricia Mollard, towarzyszyła mu na całym świecie, gdziekolwiek się znalazł. Poznali się młodo i „żyli dla siebie”, powiedziała Lorgna. *„Mogę sobie tylko wyobrazić cierpienie tej pani”* – dodała.

Para mieszkała w La Spezia, porcie na Riwierze Włoskiej, w pobliżu ich dorosłego syna i córki.

Capurro przyleciał z Triestu, w północno-wschodnich Włoszech, 27 marca, by zostać kapitanem Ital Libera w zaplanowanej na 25 dni podróży do Azji. Dzień wcześniej miał negatywny wynik testu na COVID-19. Lecąc przez Doha i Johannesburg, 28 marca dotarł do południowoafrykańskiego portu Durban. Kilka dni później, 1 kwietnia, Ital Libera popłynął do Singapuru.

Kapitan zaczął wykazywać objawy COVID-19 2 kwietnia. Cały czas kaszlał i cierpiał na bóle w klatce piersiowej, bóle mięśni i duszność, powiedzieli członkowie rodziny. Szybko się zaniepokoił. Według relacji rodziny w e-mailach z dnia na dzień stawał się coraz bardziej chaotyczny i niespójny; przez telefon jego słowa były przerywane kaszlem, gdy dzwonił z odległości tysięcy mil.

Zdaniem rodziny, 7 kwietnia pozostawał przykuty do łóżka w swojej kabine. Przydzielono marynarza, aby dostarczał mu żywność i lekarstwa. Jako kapitan statku Capurro był również wyznaczonym oficerem medycznym, więc nie było nikogo innego, kto mógłby udzielić pomocy.

W międzynarodowej żegludze morskiej wiele statków nie ma na pokładzie oficerów medycznych. Zamiast tego marynarz z podstawowym przeszkoleniem medycznym otrzymuje dodatkową odpowiedzialność za administrowanie opieką zdrowotną. Jak mówi **Fabrizio Barcellona**, koordynator Sekcji Marynarzy w Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF), globalnej federacji związków zawodowych, obowiązki medyczne zwiększają już i tak duże obciążenie pracą dla kurczącej się globalnej siły roboczej.

Barcellona stwierdził, że podczas pandemii rosła liczba statków operujących z „poziomymi obsadami” na poziomie lub poniżej tego, co federacja uważa za bezpieczne. Powiedział, że ograniczenia graniczne z czasów COVID-19, wprowadzone przez rządy krajowe, bardzo utrudniły spółkom transport marynarzy na statki i ze statków.

„W rezultacie mniej liczebna załoga wykonuje tę samą ilość pracy. Załoga na statku jest zmęczona, po przedłużeniu się o wiele tygodni lub miesięcy początkowych umów pracy na statku.”



Na zdjęciu: Po ślubie cywilnym we Włoszech, Angelo Capurro i Patricia Mollard zawarli ślub kościelny w rodzinnym mieście Patricii, Buenos Aires w Argentynie, w 1985 roku.

„Marynarze są przyzwyczajeni do wykonywania wielu prac oprócz swych codziennych zadań. Jednak podczas pandemii liczba czynności rośnie. Na przykład marynarze są teraz proszeni o przeprowadzanie zdalnych inspekcji, ponieważ państwa bandery twierdzą, że nie mogą bezpiecznie wprowadzić na statek niezależnego inspektora, a stanowi to dodatek do sześciodniowego lub siedmiodniowego tygodnia pracy marynarzy.”

„Niebezpieczne poziomy obsady załogi sprawiają, że nie możesz wykonać wszystkich oczekiwanych obowiązków – gdzie jesteś rozdarty między opieką nad członkiem załogi a prowadzeniem obserwacji z mostka i przeprowadzaniem zdalnej kontroli bezpieczeństwa statku. To za dużo i wyniki medyczne na statku będą gorsze”, powiedział Barcellona.

Capurro sam leczył się paracetamolem, a nawet znalazł trochę tlenu, poinformowała jego rodzina.

Zdając sobie sprawę, że jego stan zdrowia się pogarsza, żona Capurro, Mollard, mówi, że skontaktowała się z właścicielem statku, Italia Marittima – oddziałem tajwańskiej spółki Evergreen Marine Corporation. Własnością Evergreen Marine jest też statek Ever Given, który w marcu 2021 roku zablokował Kanał Sueski.

Żona kapitana, Patricia Mollard zażądała opieki medycznej i jeśli to konieczne – wyokrętowania kapitana na leczenie w najbliższym szpitalu. Powiedziała, że jej prośba została odrzucona.

Według Patricii Mollard 11 kwietnia Capurro wykonał szybki test na COVID, który okazał się negatywny. Nieprzekonana wynikiem, ponownie zadzwoniła do operatora statku tym razem nalegając, by jej mąż zszedł na ląd. Jej prośba pozostała bez odpowiedzi.

Dzień później Capurro zadzwonił do swojego 38-letniego syna, również o imieniu Angelo. Ciężko oddychając i dysząc powiedział: „Dzwonię do ciebie, ponieważ twoja matka powiedziała mi, że bardzo się martwisz” – wspominał jego syn. Angelo Capurro skłamał, nie chcąc więcej stresować ojca. – *Nie martw się. Nie martwię się, tato. Ufam ci* – powiedział.

Następnego ranka Capurro zmarł.

Infekcje na statku

Statek był trzy dni drogi od Singapuru. Mollard natychmiast skontaktowała się z Italia Marittima, prosząc operatora o interwencję statków wojskowych w okolicy lub zadokowanie w pobliskim porcie. „To początek groteskowej i nieludzkiej odysei” – powiedziała Lorgna, prawnik rodziny.

W oświadczeniu wydanym przez Italia Marittima stwierdzono, że firma, włoskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych i wiele włoskich ambasad wezwały wiele krajów do odebrania ciała Capurro, ale Indonezja, Singapur, Malezja, Tajlandia, Wietnam, Korea Południowa, Filipiny i Południowa Afryka wprowadziły ograniczenia COVID-19, które zakazywały zdjęcia na ląd i repatriacji szczątków.

Gdy statek zakotwiczył na redzie Dżakarty, dwóm członkom załogi – pierwszemu oficerowi i marynarzowi, który był w bliskim kontakcie z Capurro – w końcu pozwolono zejść na ląd, według Mollarda.

Nie wiadomo, czy dwóch marynarzy zostało zarażonych COVID-19 i nie jest jasne, jak duża była epidemia na pokładzie Ital Libera. Jednak oświadczenie z 6 maja partnera Evergreen Marine, Hapag-Lloyd, potwierdziło przypadki wśród członków załogi, nie mówiąc, ile.

„Z przykrością informujemy, że na pokładzie MV „ITAL LIBERA” Podróż 066 na zachód, eksploatowanym w służbie SA1, niektórzy członkowie załogi uzyskali pozytywny wynik testu na obecność COVID-19” – czytamy w oświadczeniu.

„Ze względów bezpieczeństwa statek został zakotwiczony na redzie Dżakarty i przeszedł 14-dniową kwarantannę”.

Gdy statek zakotwiczył, nowy kapitan został sprowadzony – tym razem zgodnie z surowymi protokołami COVID, według syna Capurro, Angelo Capurro.



Na zdjęciu: Angelo Capurro jako młody kadet na statku wycieczkowym Oceanic na południu Włoch w 1978 r.

Nowy kapitan musiał pozostać w izolacji przez tydzień, zanim dopuszczono go do wejścia na statek, poinformował Angelo Capurro. Uważa, że życie jego ojca mogłoby zostać uratowane, gdyby wysiadł i pozwolono mu spędzać czas w izolacji po tym, jak zaczął wykazywać objawy. – *To wystarczyłoby, by uratować mojego ojca* – powiedział.

Lorgna, prawnik rodziny, złożyła wniosek do prokuratury w La Spezzii o przeprowadzenie

dochodzenia w sprawie śmierci kapitana. Według petycji „*istnieje potrzeba przeprowadzenia pogłębionych dochodzeń mających na celu wyjaśnienie dynamiki stanu faktycznego i ewentualnej odpowiedzialności karnej*”. Rodzina zarzuca firmie zarzuty „*wypadku przy pracy*” i „*braku udzielenia pomocy*”.

Następnie prokurator nakazał jak najszybszy powrót ciała kapitana do Włoch w celu przeprowadzenia sekcji zwłok.

W e-mailu do CNN przedstawiciel Italia Marittima stwierdził, że spółka nie może komentować sprawy ze względu na toczące się dochodzenie, a także poinstruowała swoich pracowników, aby nie rozmawiali z mediami. Firma macierzysta Italia Marittima, Evergreen Marine, nie odpowiedziała na prośby CNN o komentarz.

Statki pariasów utknęły na morzu.

Historia Capurro nie jest wyjątkowa podczas pandemii.

Według ITF od marca 2020 r. ciała co najmniej 10 marynarzy, którzy zmarli na morzu, były przetrzymywane na statkach, którym odmówiono przekazania szczątków na ląd w celu repatriacji. Żaden z tych marynarzy nie zmarł z powodu COVID-19, poinformowała ITF.

W rezultacie załogi coraz bardziej niechętnie opuszczają rodziny i wracają na morze. „*Wejdiesz na statek, nie wiemy, kiedy wrócisz do domu. A jeśli sam nie wrócisz do domu, nie wiemy, czy będziemy mogli pożegnać twoje ciało*”, powiedział **Mc Court**, rzecznik ITF.

Według szacunków ITF w ubiegłym roku, gdy kraje zamknęły swoje granice, aby ograniczyć rozprzestrzenianie się COVID-19, ponad 200 000 marynarzy utknęło na morzu na miesiące z powodu zamknięcia portów.

Według spółek żeglugowych i związków zawodowych wiele załóg przedłużyło swoje kontrakty o kilka miesięcy, aby utrzymać dostawy żywności, paliwa i leków na całym świecie. Niektóre z nich nie zeszły na ląd od 18 miesięcy. Długie okresy pobytu na morzu bez przerwy odbiły się na załogach, a zmęczenie i choroby psychiczne zagrażają bezpieczeństwu.

W ankiecie przeprowadzonej przez ITF wśród marynarzy w marcu tego roku, 67% z 593 respondentów stwierdziło, że widzi oznaki problemów ze zdrowiem psychicznym, depresją i myślami samobójczymi wśród członków załogi. Jednak na pytanie, czy sami doświadczają problemów ze zdrowiem psychicznym, twierdząco wypowiedziało się tylko 52% marynarzy. Barcellona stwierdził, iż wyniki pokazały, że marynarze widzą pogarszającą się sytuację innych osób na statku, ale ignorują, w jaki sposób pandemia wpływa na ich zdrowie psychiczne.

Według Światowej Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju około 80% wolumenu światowego handlu towarami odbywa się na statkach. Pandemia pogrążyła branżę żeglugową w chaosie. Dostęp do portów został ograniczony, a samoloty ziemne, co uniemożliwiło przenoszenie pracowników z jednej części świata do drugiej i wymianę załóg.

„Taka jest rzeczywistość tego, co dzieje się, gdy wszyscy skupiają się na ważnych sprawach związanych z pandemią” – powiedział Mc Court. „Nie możesz ciągle nakładać wszystkiego na te osoby, od których oczekuje się, że będą rozciągani, rozciągani i rozciągani niczym gumowa taśma. W pewnym momencie pękną”.

Rodzina domaga się odpowiedzi

Członkowie rodziny Capurro mówią, że nadal nie wiedzą dokładnie, jak spotkał swoją śmierć.

„*Nie wiemy, kiedy zachorował na COVID. Wiemy tylko, że kiedy wyjeżdżał z Włoch był zdrowy... ale nie wiemy, czy został zarażony podczas podróży, czy na statku. Nic nie wiemy, nawet jeśli umarł na COVID, niczego nie dowiemy się do czasu autopsji*” – powiedział Angelo Capurro.

„*Nie tylko czuję stratę mojego ojca, ale także czuję, że nie wszystko, co było możliwe, zostało dla niego zrobione*”.

26 maja, sześć tygodni po śmierci Capurro, Ital Libera w końcu obrał kurs na Włochy, by sprowadzić ciało swojego kapitana do domu. Zgodnie z oświadczeniem Hapag-Lloyd z 7 czerwca, statek otrzymał rozkaz powrotu

do domu po ogłoszeniu siły wyższej – klauzula zwykle umieszczana w umowach żeglugowych w celu zapewnienia nieprzewidywalnych okoliczności, które uniemożliwiają operatorom wypełnienie umowy.

„Gdyby nie ogłosili działania siły wyższej, armator statku straciłby dużo pieniędzy od czarterującego i czarterujący od właściciela ładunku”, powiedział Mc Court z ITF. „Wszyscy będą się wzajemnie pozywać aż do armatora statku, jeśli nie ogłosi działania siły wyższej, co jest naprawdę smutne, ponieważ pokazuje, że musimy mieć do czynienia z dopustem bożym, zanim zaczniemy uznawać wartość i znaczenie oraz ból ludzi w sercu systemu”.



Na zdjęciu: Angelo Capurro z córką Marią Eleonorą w Buenos Aires, Argentyna 1987.

6 czerwca córka kapitana, 34-letnia Maria Capurro, opublikowała na Facebooku zrzut ekranu przedstawiający lokalizację Ital Libera u wybrzeży Jemenu. „Tato, jesteś w drodze! Bardzo za tobą dzisiaj tęskniłam. Pokochałbyś dzisiejsze Grand Prix Formuły 1. Kocham cię!!!!!!” napisała.

Ital Libera przybył do południowego portu Taranto we Włoszech 14 czerwca – prawie dwa miesiące po śmierci Capurro. Jego syn i żona przejechali ponad 900 kilometrów (560 mil) z La Spezii, aby powitać w domu ukochaną osobę. – Zrobiłby to samo dla mnie – powiedziała żona kapitana.

Przy dźwięku syreny okrętowej ciało Capurro przekazano na ląd, po raz ostatni salutując kapitanowi. Miejskowy kapelan marynarski **Ezio Succa** odmówił modlitwę i udzielił błogosławieństwa. „Doświadczył tej gehenny, czekał dwa miesiące na ten moment i wresz-

cie może być tutaj na ładzie, zejść ze statku, który był jego życiem i stał się również miejscem jego śmierci” – powiedział kapelan.

„Życie marynarzy jest już bardzo ciężkie w normalnych czasach. W sytuacji pandemii COVID jest gorzej”.

Wcześniejsza wersja tego artykułu zawierała niezatwierdzone oświadczenia Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF). Został on zaktualizowany o komentarz Fabrizio Barcellona, koordynatora Sekcji Marynarzy ITF.

 **Hindustan Times**

06 stycznia 2021

Gerard de Souza

Marynarz z Goa umiera na morzu; rodzina twierdzi, że statek odmówił mu pomocy medycznej

Goa Seamen Association of India (GSAI), kolektyw marynarzy, wezwał do „sprawiedliwego śledztwa” w sprawie śmierci Beejoy Sequeira, miejscowego chłopaka, który 17 września pracował jako kucharz na statku MV Jabal Alkawar. Jego rodzina oskarżyła spółkę żeglugową o zaniedbanie jego zdrowia i odmowę nagłej ewakuacji medycznej, co, jak twierdzi, doprowadziło do śmierci.

Uważa się, że 37-letni **Sequeira** zaraził się COVID-19 z objawami rozwijającymi się, gdy był na morzu. Jego rodzina twierdziła, że odmówiono mu pomocy medycznej, mimo że objawy uległy pogorszeniu. Według rodziny nie pozwolono mu zejść na ląd, nie był też hospitalizowany. Pozostawił żonę i dwie córeczki w wieku 6 i 4 lat.

Sequeira był zatrudniony jako szef kuchni na masowcu MV JABAL AL KHAWR, zarejestrowanym na Wyspach Marshalla, statku będącym własnością i eksploatowanym przez Oman Shipping Company.

„Zachorował 5 września, kiedy statek był w porcie w Malezji, po czym jego stan się

pogorszył, a kapitan i spółka nie podjęli inicjatywy, aby go ewakuować lub skierować statek do najbliższego portu. Spółka żegluga nie odpowiedziała, jakie wydarzenia doprowadziły do śmierci marynarza, zadzwoniła celem poinformowania, że odszedł 17 września 2021 r.” – powiedział prezes GSAI **Frank Viegas**.

Rodzina zmarłego biega teraz od Annasza do Kajfasza, aby spróbować sprowadzić jego ciało z Mauritiusa, gdzie obecnie spoczywa po tym, jak statek podjął spóźnioną decyzję o skierowaniu na Mauritius w drodze z Malezji do Afryki Południowej.

Beejoy dołączył do załogi statku w marcu tego roku na długo przed rozpoczęciem akcji szczepień w Indiach i był niezaszczepiony. 7 września Beejoy poinformował swojego brata Eldona, że przez ostatnie dwa dni miał wysoką gorączkę z objawami COVID-19 i że inny członek załogi również wykazywał podobne objawy.

„W tym momencie statek znajdował się w porcie w Malezji, wyładowując ładunek. Stan brata poprawił się wraz z ustąpieniem gorączki, ale nadal odczuwał kaszel i bóle ciała. W tym czasie statek opuścił port, a następnym portem zawinięcia był Kapsztad w Afryce Południowej. 11 września ponownie poinformował mnie, że jego stan zdrowia się pogarsza, że nie jest w stanie się poruszać i ciągle kaszle, a trzech innych członków załogi jest trzymany w izolacji przez kapitana” – powiedział Eldon.

Eldon poprosił go, aby zwrócił się do kapitana statku o zmianę kursu statku i wyokrętowanie go, ponieważ jego stan zdrowia gwałtownie się pogarszał.

„Kapitan również potwierdził, że stan zdrowia kucharza na pewno się pogarsza i poprosił spółkę o zdjęcie go ze statku po skierowaniu do najbliższego portu. Zamiast tego, 12 września kapitan poinformował go, że pomoc medyczna jest zorganizowana w Cape Town w Południowej Afryce, gdzie mają dotrzeć do 26-27 września” – powiedział Eldon.

Oznaczałoby to dalszy okres 15 dni przed udzieleniem jakiegokolwiek pomocy medycznej.

Coraz bardziej zdesperowana, jego rodzina w domu nalegała, aby nadal „w jakiś sposób przekonał kapitana, by zmienił kierunek statku”, jednocześnie dzwoniąc do agencji załogowej „V-Ships Mumbai” i prosząc o zorganizowanie pomocy w nagłych wypadkach. Powiedziano im jednak krótko, że jest „stabilny”, a jego stan jest monitorowany.

17 września wysłał wiadomości głosowe, że jest zbyt słaby, by wstać i ma trudności z oddychaniem. Tego samego dnia spółka zadzwoniła do rodziny, aby poinformować, że już go nie ma.

„Widać wyraźnie, że całkowite zaniedbanie ze strony kapitana, DPA, właścicieli Oman Shipping Company i zarządu V-ships jest przyczyną śmierci mojego brata. Kapitan powinien był przeprowadzić test RT-PCR, gdy statek był jeszcze w porcie. Przekazał także kontroli portu w Malezji nieprawdziwe informacje dotyczące protokołu odprawy z powodu COVID-19 przed wyjściem w morze, wiedząc, że niektórzy członkowie jego załogi wykazywali objawy COVID, później również nie zawrócił statku i nie poprosił o ewakuację medyczną w nagłych wypadkach, nawet gdy stan zdrowia mojego brata pogorszył się” – powiedział Eldon.

„Osobiście uważam, że postanowił zignorować fakty i kontynuować podróż na polecenie właścicieli i kierownictwa, pamiętając o kosztach związanych z poddaniem statku kwarentannie” – dodał.

Stowarzyszenie GSAI zażądało dochodzenia w celu ustalenia faktów i pociągnięcia do odpowiedzialności osób odpowiedzialnych.

„To było całkowite zaniedbanie ze strony kapitana, że nie zawrócił statku, kiedy polecił mu to uczynić zespół medyczny z lądu. Armatorzy/zarządzający zawsze wywierają dużą presję komercyjną. Ostatecznie to kapitan jest odpowiedzialny za podjęcie właściwej decyzji. Dzisiaj życie zostało utracone z powodu czystego zaniedbania” – powiedział Viegas.

„Ze względu na swobodne podejście wszystkich zainteresowanych stron, cenny czas i możliwości zostały utracone, dzięki czemu

nie można było zapewnić opieki medycznej, która uratowałaby mu życie, zamiast pozwolono, aby jego zdrowie pogorszyło się w ciągu dziesięciu dni od pierwszego wystąpienia objawów”, dodał Viegas.

„Powiadomiłem wszystkie zainteresowane władze, w tym kontrolę państwa portu na Mauritiusie (gdzie statek jest zakotwiczony w celu przekazania na ląd śmiertelnych szczątków mojego brata) Państwo bandery Wysp Marshalla, ITF, IMO, DG Shipping India, Ministerstwo Żegluga i poprosiłem o silne powództwo przeciwko wyżej wymienionym zaangażowanym stronom. Ale niestety nie ma odpowiedzi od żadnej z władz” – powiedział Eldon.

Spółka żeglugaowa zaoferowała podobną wersję wydarzeń, ale stwierdziła, że wybrała najlepszy możliwy sposób postępowania.

„**Bejoy Ressel** Sequeira po raz pierwszy zgłosił złe samopoczucie 9 września i natychmiast został odizolowany w swojej kabini zgodnie z instrukcjami kapitan, który następnie natychmiast skontaktował się z kierownictwem spółki i Międzynarodowym Radiowym Centrum Medycznym (CIRM) w celu uzyskania porady i wskazówek leczenia. Spółka przeanalizowała opcje zmiany kierunku statku w celu uzyskania dalszego wsparcia medycznego, ale ponieważ statek przepływał przez Cieśninę Sunda do Oceanu Indyjskiego, najlepszą opcją był Mauritius. Niestety, 17 września kucharz zmarł, a 20 września statek zakotwiczył w Port Louis” – powiedział Pat Adamson, reprezentujący Oman Ship Management Company.

„Sekcja zwłok przeprowadzona na Mauritiusie 30 września wykazała, że kucharz zmarł w wyniku zatoru płucnego, a ciało było wolne od infekcji lub jakichkolwiek chorób zakaźnych” – dodał.

„Zarządzający i menedżerowie załogowi, przekazują serdeczne wyrazy współczucia i kondolencje rodzinie i przyjaciołom Bejoy Sequeira w tym tragicznym czasie, ze wsparciem i informacjami dla rodziny za pośrednictwem V. Ships India” – powiedział

Lloyd's List 

Żegluga „zmierza lunatycznie ku kryzysowi obsadowemu”

27 stycznia 2022

Richard Clayton

Za nagłówkami Indeksu Szczęścia Marynarzy kryje się surowe ostrzeżenie, że marynarze mają dość bycia niedocenianymi.

Kiedy krótkoterminowy wpływ pandemii zniknie, problemy długoterminowe pozostaną.

**WSKAŹNIK SZCZĘŚCIA MARYNARZA:
„ZACHODZI MAŁE PRAWDOPODOBIENSTWO ABY MARYNARZE POSTRZEGALI MOŻLIWOŚCI SCHODZENIA NA LĄD NA URLOP JAKO NORMALNĄ CZĘŚĆ SWOJEGO ŻYCIA ZAWODOWEGO. TO WSTYD, ALE TO RÓWNIEŻ ZNACZĄCY PUNKT SYGNALIZACYJNY W EWOLUCJI KULTURY MARYNARSKIEJ”.**

Żegludze powiedziano w corocznym badaniu ostrzegającym o zbliżającym się kryzysie naboru i zatrzymania marynarzy w zawodzie, że „zmierza lunatycznie ku kryzysowi obsadowemu”, o ile nie zostaną podjęte kroki w celu wydłużenia czasu pobytu na lądzie i poprawy warunków na statkach.

Surowej oceny dokonał dyrektor ds. zapobiegania stratom klubu Standard P&I, **Yves Vandeborn**, po opublikowaniu najnowszego raportu Seafarers Happiness Index.

„Wśród tej krytycznej siły roboczej narasta niechęć z powodu braku możliwości schodzenia na ląd, niepewności co do czasu trwania podróży, drakońskich testów koronawirusa i ogólnego braku uznania” – powiedział kapitan Vandeborn.

Indeks jest opracowywany kwartalnie przez Mission to Seafarers przy wsparciu klubu Standard i armatora Wallem Group. Opiera

się na tysiącach anonimowych odpowiedzi na 10 kluczowych pytań.

Podczas gdy nagłówki koncentrują się na efekcie jo-jo pandemii – dzięki któremu złagodzenie ograniczeń poprawia poziom szczęścia, a następnie zaostrzenie środków koronawirusa obniża poczucie szczęście – przy ogólnej średniej w czwartym kwartale roku niższej niż w poprzednim kwartale, badanie ujawnia pewne długoterminowe obawy.

Jak czytamy w komentarzu, *„na morzu narasta frustracja i niepewność związana z czasem trwania podróży”*.

Wielu respondentów ankiety stwierdziło, że brak możliwości schodzenia na ląd i obawy związane z powrotem do pracy po uprzednim powrocie do domu wywołały narastające poczucie złości.

Te problemy sprawiły, że żegluga stała się mniej atrakcyjną opcją kariery. Frustracja spowodowana brakiem uznania za kluczowych pracowników, w połączeniu z rosnącym napięciem na statku, tworzą *„potencjalnie toksyczną atmosferę, która z dużym prawdopodobieństwem będzie miała długoterminowe konsekwencje dla naboru i utrzymania w zawodzie”*.

„Bez względu na to, czy marynarze są „zadowoleni z mikrooceny swojej pracy”, czytamy w komentarzu, „istnieje wyraźna złość na temat środowiska makro zatrudnienia i ta niechęć rośnie”.

„Dopóki marynarze nie będą mieli pewności co do swobody przemieszczania się, dopóki nie poczują, że mają taki sam dostęp do szczepień jak szersza populacja, i dopóki nie poczują się akceptowani i uznani za kluczowych pracowników, dopóty nadciągać będzie burza na morzu. Marynarze jasno wyrażają swoje przesłanie, że te kwestie wymagają rozwiązania”.

Respondenci w ankiecie ostrzegają, że chociaż problemy z łącznością wykazały oznaki postępu i polepszenia nastrojów, nadal istnieje wyraźny podział między statkami, które zapewniają bezpłatny, odpłacalny dostęp, w porównaniu z tymi, które tego nie robią.

Marynarze coraz częściej sprawdzają, jaki będą mieli dostęp do łączności, zanim zaak-

ceptują nowe kontrakty. Jest to tendencja, która prawdopodobnie będzie się rozwijała.

Podobnie, marynarze obawiają się, że ograniczenia dotyczące możliwości schodzenia na ląd, które zostały zaostrzone podczas pandemii, nie zostaną szybko złagodzone, gdy wirus osłabnie.

„Marynarze raczej nie będą postrzegać możliwości schodzenia na ląd jako normalnej części swojego życia zawodowego” – czytamy w komentarzu. „To wstyd, ale jest to również znaczący punkt sygnalizacyjny w ewolucji kultury marynarskiej”.

Podczas gdy ważnym punktem promowania marynarki handlowej była możliwość zobaczenia świata, *„już tak nie jest i nie wydaje się, że kiedykolwiek znowu będzie”*.

Inne obawy dotyczyły erozji poziomu płac, jakości żywności na statku, sprawności fizycznej i zdrowia psychicznego oraz szkoleń. W przypadku tego ostatniego niektórzy respondenci stwierdzili, że alarmy bezpieczeństwa i ćwiczenia stały się katorgą.

„Wygląda na to, że nikt nie jest zainteresowany, a my realizujemy uchwały” – powiedział jeden. Inny dodał: „Zapisujemy i pokazujemy, że zrobiliśmy wiele rzeczy w zakresie szkolenia B i HP; nie zawsze odpowiada to prawdzie”.

Chociaż łączność na statkach poprawiła się, prowadząc do wyższego poziomu zadowolenia marynarzy, wzrosła wrogość wobec różnych narodowości, jak wynika z raportu Misji dla Marynarzy.

Jednak w komentarzu zauważono: *„Jest to być może także smutne odzwierciedlenie rzeczywistości marynarzy spędzających zbyt długi czas na morzu. Wkrada się apatia, nawet jeśli chodzi o standardy i bezpieczeństwo. Niezbędne jest ostrożne i rozsądne zarządzanie, aby marynarze ponownie zaangażowali się w bezpieczeństwo”*.

Chociaż badanie nie przynosi tylko złych wiadomości, roczny przegląd sprawia, że jego lektura jest trudna.

„Wszystkie oznaki przygnębionego, zestresowanego, znużonego i sfrustrowanego personelu były widoczne w odpowiedziach”, mówi się w komentarzach. „W ciągu kilku lat zbie-

rania tych danych nigdy nie wyrażono tak głębokiej i zakorzenionej rozpacz i gniewu”.

Mówi się w nim też, że żegluga musi „usiłnie naciskać na działania dyplomatyczne, prawne i zewnętrzne, które przyniosą długoterminowe korzyści. Nastąpiło poczucie odłączenia, znudzenia się posiłkami, zmęczenia siłownią, zmęczenia tym samym towarzystwem i braku fizycznej intymności, którą tak wielu ludzi na łodzi często uważa za pewnik”.

„Wszyscy wierzymy, że marynarze są kluczowymi i niezbędnymi pracownikami, ale musimy zacząć ich tak traktować. Można odnieść wrażenie, że jeśli tego nie zrobimy, cierpliwość na morzu się wyczerpie. Bez urlopu i pewności co do podmiany załogi marynarze wyrażali opinię, że nie chcą wracać na morze”.

„Wygląda na to, że znajdujemy się w punkcie krytycznym, który może wymknąć się spod kontroli, jeśli nie zostaną podjęte działania naprawcze”.



Przypadki porzucenia załogi wzrosły o 138% w trakcie pandemii.

14 lutego 2022

Richard Meade

Porzucenia załogi przestały już być wyłącznie problemem nieubezpieczonych operatorów i państw guzdrających się z podpisywaniem międzynarodowych konwencji.

Większość obecnych przypadków dotyczy Sygnatariuszy Konwencji o Pracy na Morzu i ubezpieczonych operatorów.

Rekordowa liczba przypadków porzuceń załogi z ubiegłego roku ma zostać przekroczona w tym roku, ponieważ liczba incydentów nadal rośnie. Międzynarodowa Organizacja Pracy odnotowała w tym roku już 20 przypadków porzucania marynarzy

bez wynagrodzenia i nic nie wskazuje na to, że „systematyczne i globalne niepowodzenia” niektórych państw w powstrzymaniu problemu ulegną poprawie.



Zdjęcie: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/>

Przypadki porzucania załogi szybko rosną i po upływie zaledwie sześciu tygodni w roku przedstawiciele branży już ostrzegają, że 2022 rok jest na dobrej drodze do przekroczenia rekordowego poziomu 95 przypadków na całym świecie z ubiegłego roku.

Do tej pory w tym roku, Międzynarodowa Organizacja Pracy odnotowała 20 nowych przypadków porzucenia załóg przez operatorów bez wynagrodzenia.

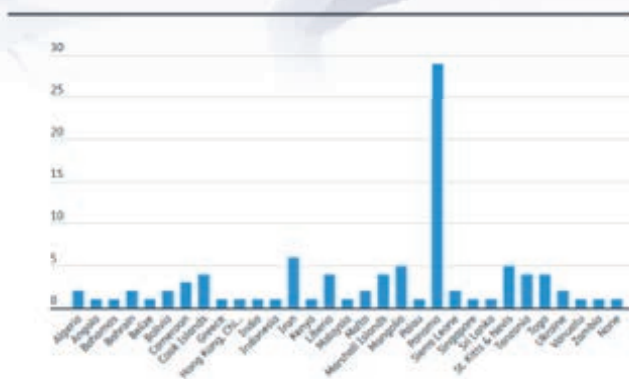
Jednak nadal wiadomo, że zaniżanie danych jest problemem, a rzeczywista liczba prawdopodobnie będzie znacznie wyższa.

W 2021 roku w bazie danych MOP dotyczącej opuszczenia marynarzy MOP zarejestrowało łącznie 95 przypadków porzuceń, obejmujących 1399 marynarzy na 94 różnych statkach — statystyczna anomalia jest związana w tym miejscu z niefortunną załogą statku Gas Amazon (IMO: 9038763), która została dwukrotnie porzucona.

Liczba przypadków porzucenia gwałtownie wzrosła od początku pandemii. Podczas gdy w 2021 roku odnotowano 10% wzrost liczby przypadków w porównaniu z poprzednim rokiem, w porównaniu z 2019 roku stanowi to 138% wzrost liczby przypadków.

Natalie Shaw, dyrektor ds. zatrudnienia w Międzynarodowej Izbie Żeglugowej, mówi, że wzrost liczby przypadków w tym roku sugeruje, że problem się pogarsza, a 2022 ma być najgorszym rokiem w historii.

Crew abandonment cases by flag



Incidents of crew abandonment for the period 1 January to 31 December 2021 recorded by the International Labour Organization.
Source: ILO/ITF



Wykres : Przypadki porzucenia załogi wg bandery - Źródło: MOP/ITF

„Niektóre z zaangażowanych spółek upadły w wyniku koronawirusa, ale przypadki porzuceń na ogół dotyczą dolnego segmentu rynku i zbyt często są to spółki, które być może nie powinny przede wszystkim uprawiać żeglugi” powiedziała.

„Są to spółki działające bez ubezpieczenia i w rejestrach, które nie ratyfikowały jeszcze Konwencji o pracy na morzu, co utrudnia rozwiązanie tych problemów”.

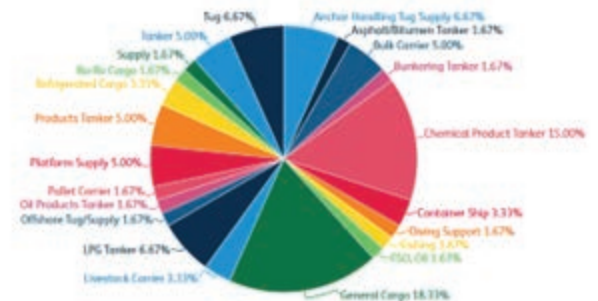
Kwestia ta ma zostać omówiona przez państwa członkowskie IMO na przyszłomiesięcznym komitecie prawnym. Państwa członkowskie rozważą nowy zestaw wytycznych dotyczących postępowania w przypadkach porzuceń.

Wytyczne te powstały na podstawie skarg niektórych delegatów IMO z poprzedniego komitetu, którzy argumentowali, że szybki wzrost liczby przypadków można tylko częściowo przypisać pandemii. Ci sami delegaci zauważyli „systematyczne i globalne niepowodzenie” niektórych państw członkowskich w wypełnianiu ich zobowiązań w zakresie ułatwienia repatriacji marynarzy.

Organizacje branżowe i związki zawodowe, które starają się rozwiązać sprawy od dawna zmagają się z nieubezpieczonymi operatorami i państwami, które nie ratyfikowały

Konwencji o pracy na morzu, która określa obowiązki właścicieli, państw bandery i portów.

Crew abandonment by vessel type

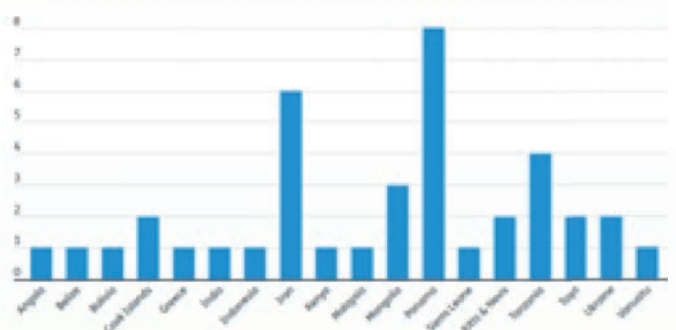


Wykres : Porzucenia załogi wg typu statku.

Jednak analiza spraw z ubiegłego roku pokazuje, że obecnie większość problemów dotyczy krajów, które podpisały konwencję, a 57% przypadków dotyczy incydentów, w których stwierdzono ważne ubezpieczenie, według Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF).

Z analizy przypadków zarejestrowanych przez MOP w ubiegłym roku wynika, że 76% dotyczyło statków pływających pod banderami państw, które ratyfikowały MLC 2006 i zaakceptowały poprawki do tej konwencji z 2014 roku.

Cases involving vessels without abandonment insurance by flag



Forty-one cases were reported in which there was no insurance, or the insurer could not be identified, however 14 did hold valid insurance in place.
Source: ILO/ITF



Wykres : Przypadki z udziałem statków bez ubezpieczenia na wypadek porzuceń, w podziale na bandery. Źródło ITF/MOP

Zgłoszono 41 przypadków, w których nie było ubezpieczenia lub nie można było zidentyfikować ubezpieczyciela, natomiast 54 posiadało ważne ubezpieczenie.

Panama wyróżnia się jako bandera z największą liczbą porzuceń, w sumie 29 przypadków w ciągu ostatniego roku. Jednak ponad 30 innych państw również odnotowało incydenty w ubiegłym roku, podkreślając z jak wszechobecnym problemem mamy obecnie do czynienia.

Jeśli chodzi o lokalizację, to Zjednoczone Emiraty Arabskie są najczęstszym miejscem porzucenia statku, z 19 przypadkami odnotowanymi w ubiegłym roku, ale przypadki odnotowano w 40 państwach, co pokazuje skalę problemów w całej branży. Chociaż przypadki dotyczyły wszystkich typów statków, drobnicowce były najczęściej zaangażowanymi w spory o porzucenie w ubiegłym roku.

wymogi dotyczące bezpiecznego obsadzenia załogą na statkach.

Zgodnie z dokumentem przedłożonym przez ICS do IMO, przypadki te spowodowały że marynarze byli przetrzymywani na pokładzie niebezpiecznych i słabo wyposażonych statków przez długi czas w niebezpiecznych okolicznościach.

W niektórych przypadkach spowodowało to również żądania skierowania marynarzy na zastępstwo na statki, o których wiadomo, że zostały porzucone, oraz oddelegowania marynarzy zastępczych do pracy na statkach nie wiedząc, że nie ma dostępnych środków na wypłatę wynagrodzeń, zapewnienie żywności i zaspokajania innych codziennych potrzeb życiowych.

MARINE PROFESSIONAL

Naruszenia praw człowieka na morzu

Piątek, 27 maja 2022

Dennis O'Neill

Rośnie kultura pogardy dla marynarzy a doniesienia o nadużyciach i porzuceniu osiągają obecnie rekordowy poziom.

Alarmujący wzrost liczby porzuconych marynarzy został odnotowany we wspólnej bazie danych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) / Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), która ujawnia, że między styczniem 2020 r. a kwietniem 2021 r. miało miejsce 111 incydentów, a tylko 43 zostały już rozwiązane. Tymczasem raport Lloyds List z lutego przedstawia statystyki pokazujące, jak porzucenie załogi wzrosło o 138% w wyniku pandemii.

Typowy przypadek coraz powszechniejszej praktyki porzucania załogi został rozwiązany w marcu, kiedy Międzynarodowa Federacja

Most cases of crew abandonment involve flags that have ratified the MLC



MLC and amendments in force 2014 amendments not in force MLC not in force No/Unknown Flag

Incidents of crew abandonment for the period 1 January to 31 December 2021 recorded by the International Labour Organization.

Source: ILOITF

Lloyd's List

Wykres : W większości przypadków porzucenia załogi uczestniczyli sygnatariusze Konwencji MLC . Źródło : MOP/ITF

Przypadki porzucenia załogi w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 odnotowane przez Międzynarodową Organizację Pracy.

W ubiegłym roku ICS zgłosiła obawy dotyczące kilku przypadków, w których państwa bandery i porty nie wspierały repatriacji porzuconych marynarzy ze względu na

Transportowców (ITF) została zmuszona do wkroczenia na pomoc syryjskiemu marynarzowi, który przez trzy miesiące był sam na swoim statku u wybrzeży Egiptu.

Statek nie miał zasilania ani zapasów, a nie mając pozwoleń od spółki ani państwa na opuszczenie statku w celu zejścia na ląd, marynarz był zmuszony błagać o żywność z innych pobliskich statków.

ITF w końcu zdołała nawiązać kontakt z armatorem statku i lokalnymi władzami portowymi, aby w końcu bezpiecznie sprowadzić go ze statku. Ale potem, według relacji ITF, armator, wciąż zalegający za dziewięć miesięcy, odmówił jakiegokolwiek odpowiedzialności za marynarza lub jego wynagrodzenie.

Zasłona korporacyjna

„Kwestia łamania praw człowieka na morzu jest masowo zgłaszana – a porzucanie załóg to tylko jeden z jej aspektów” – twierdzi David Hammond, dyrektor generalny Human Rights At Sea, organizacji pozarządowej, która opowiada się za prawami wszystkich ludzi na morzu na całym świecie. „Zajmujemy się również wieloma rażącymi naruszeniami praw człowieka, w tym ekstremalnym nękaniami, poważnymi przestępstwami seksualnymi, zaginięciami ludzi na morzu i morderstwami”.

„Pojawia się coraz więcej przypadków porzuceń, z rekordowymi liczbami w zeszłym roku, a organizacje takie jak ITF robią wszystko, co w ich mocy – ale szczegóły dotyczące przypadków nadużyć na morzu są niezmiennie niedostępne z powodu braku przejrzystości i odpowiedzialności.”

„W branży występuje przebiegająca od góry ku dołowi niechęć w nazywaniu sprawców z powodu obaw o utratę reputacji oraz z powodu bardzo zamkniętego i konserwatywnego charakteru sektora.”

„Nie uwzględnia się również w żaden kompleksowy sposób Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka z 2011 r., zatwierdzonych przez Radę Praw Człowieka ONZ. Bardziej chodzi o protekcjonizm i zysk w dolarach niż o samych pracowników, którzy pomagają tworzyć ten zysk. Duża część branży zarobiła miliardy podczas COVID, ale

kiedy istnieje zasłona korporacyjna i brak dostępu do danych, nie można prowadzić przejrzystych dyskusji”.

Lekcje pandemii

Pandemia COVID i ataki na żeglugę handlową podczas wojny na Ukrainie pomogły szerszemu gronu odbiorców donosić o warunkach znoszonych przez marynarzy.

„Uświadomiono sobie, że globalnym łańcuchom dostaw grozi zawalenie, jeśli nie uda się rozwiązać kryzysu związanego z podmianą załogi”, wyjaśnia Hammond. „Tak więc pojawił się zjednoczony krzyk branży – w tym zarządzających statkami, armatorów, ubezpieczycieli i organizacji społecznych – mówiący: „chwileczkę, jeśli nie zajmiemy się problemem nadużyć i nie postawimy go na czele międzynarodowej narracji, ludzie nie zorientują się, co tak naprawdę dzieje się na morzu”.

Poprawki do MLC

Niektóre z wniosków wyciągniętych podczas pandemii zostały teraz wykorzystane przez wiodących interesariuszy w branży, którzy niedawno zgodzili się na przyjęcie nowych poprawek do Konwencji o pracy na morzu (MLC 2006) w celu poprawy warunków życia i pracy marynarzy – w tym środków zapewniających, że marynarze otrzymują bezpłatnie czystą wodę pitną oraz dostęp do IT i mediów społecznościowych, aby mogli pozostać w kontakcie z rodzinami i zgłaszać wszelkie problemy, które mogą napotkać na swoich statkach.

Zmiany mają zostać przedstawione do zatwierdzenia na odbywającej się właśnie Międzynarodowej Konferencji Pracy, a jeśli zostaną zatwierdzone, wejdą w życie do grudnia 2024 r.

Wspólny wysiłek

„Bez stałego przestrzegania praw człowieka, odpowiedzialności i środków odstraszających będziemy nadal obserwować erozję globalnego systemu opartego na prawach”, argumentuje Hammond.

„Od góry do dołu musimy zobaczyć skoordynowany wysiłek MOP i IMO w celu zaostrzenia wszystkich międzynarodowych przepisów dotyczących dobrostanu marynarzy. To zaczyna się dziać, ale gdyby nie

pandemia, nie znaleźlibyśmy się w lepszym miejscu niż teraz dzięki poprawkom, na które zgodziła się Konwencja o pracy na morzu”.

Dennis O'Neill jest dziennikarzem pracującym na własny rachunek, specjalizuje się w gospodarce morskiej

ANALIZY I OPRACOWANIA WSPIERAJĄCE KONIECZNOŚĆ WPROWADZENIA ZMIAN DO KONWENCJI O PRACY NA MORZU Z 2006.

W dalszej części Biuletynu przedstawiamy jedynie niewielki fragment obszernej dokumentacji załączonej do projektów zmian Konwencji MLC 2006 uzasadniającej zmiany i opisującej obecną sytuację marynarzy między innymi dotyczącą dostępności do Internetu, edukacji i szkoleń morskich oraz porzuceń załóg.



Badanie pokazuje: Korzyści z dostępu do Internetu na statku są większe niż obawy o bezpieczeństwo

Zespół redakcyjny – 18 maja 2019

Nowe badanie przeprowadzone przez Międzynarodową Izbę Żeglugową (ICS)

i Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) pokazuje, że dostęp do Internetu dla marynarzy do użytku osobistego na statkach jest bardziej rozpowszechniony, niż wcześniej sądzono.

Ponadto ankieta pokazuje pozytywne korzyści związane z tym dostępem, które przewyższają obawy dotyczące bezpieczeństwa technologii.

Odpowiedzi udzielone w ankiecie przeprowadzonej przez ICS i ECSA przy wsparciu Azjatyckiego Stowarzyszenia Armatorów (ASA) wskazują, że dostęp do Internetu dla marynarzy do użytku osobistego mógł poprawić zdrowie psychiczne i samopoczucie marynarzy, jak stwierdziło 60% respondentów, a także morale marynarzy w spółce, według 69% respondentów.

82% organizacji, które udzieliły odpowiedzi, zapewnia marynarzom dostęp do Internetu do użytku osobistego. Pomimo obaw branży, że dostęp do Internetu może negatywnie wpłynąć na odpowiedni odpoczynek marynarzy i sen w okresach dostępnych na odpoczynek, 85% spółek poinformowało, że nie miało to wpływu lub uległo poprawie.

Co więcej, choć pojawiły się również obawy, czy dostęp do Internetu może negatywnie lub pozytywnie wpłynąć na wydajność pracy marynarzy, 96% spółek stwierdziło, że sytuacja nie uległa pogorszeniu.

Co więcej, większość spółek poinformowała, że liczba przypadków szukania pomocy przez marynarzy z powodu obaw rodzinnych lub związanych z domem nie zmieniła się, pomimo spekulacji, że zwiększona komunikacja z rodziną może prowadzić do większej liczby obaw związanych z problemami na lądzie.

Ponadto zdecydowana większość spółek, tj. 93%, odpowiedziała, że liczba zgłoszonych przypadków zastraszania i molestowania on line nie wzrosła, pomimo spekulacji, że dalszy dostęp do Internetu może narazić marynarzy na takie zachowanie.

Kontynuując, odpowiedzi wskazują, że dwie główne przyczyny niedostępności marynarzom Internetu to: obawy dotyczące zwi-

zanych z tym kosztów (68%) oraz obawy dotyczące możliwego wpływu na odpoczynek/sen (60%).

Ogólnie w ankiecie otrzymano odpowiedzi od 276 operatorów dysponujących 11 665 statkami, reprezentujących 14% światowej floty, a profil respondentów ściśle odzwierciedla profil floty światowej.

Komentując te wyniki, Guy Platten, Sekretarz Generalny ICS, stwierdził, że:

„Niniejsze badanie daje bardzo optymistyczny obraz nie tylko pozytywnego wpływu dostępu do Internetu dla marynarza, ale także gotowości branży do przyjęcia technologii, która będzie powszechna w przyszłości. Gdybyś jeszcze pięć lat temu zapytał tych samych operatorów, czy oferowali załodze

osobisty dostęp do Internetu, wyniki byłyby zupełnie inne”

Dodał w swej wypowiedzi, że bardzo pozytywny jest fakt, że większość spółek posiada pisemną politykę dotyczącą dostępu marynarzy do Internetu do użytku osobistego na statkach. Uważa jednak, że zaskakujące jest to, że prawie jedna czwarta spółek odpowiedziała, że nie wprowadziła żadnej pisemnej polityki, co należy uznać za niepokojący problem w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa cybernetycznego.

Ze swojej strony **Martin Dorsman**, Sekretarz generalny ECSA, wspomniał, że dostęp do Internetu na statkach do użytku osobistego marynarzy może poprawić warunki pracy załóg, a także przyciągnąć do sektora przyszłe pokolenia. Uważa również, że odpo-

Waszym zdaniem, jak umożliwienie marynarzom dostępu na statku do Internetu na użytek własny wpłynęło na następujące elementy?

	POPRAWA	BEZ ZMIAN	POGORSZENIE
Uzyskiwanie przez marynarzy adekwatnego odpoczynku w okresach przeznaczonych do tego celu.	11 %	74 %	14 %
Zdrowie psychiczne i dobrostan marynarzy	60 %	34 %	6 %
Morale marynarzy w spółce	69 %	29 %	2 %
Wydajność marynarzy w spółce	24 %	72 %	4 %

wiedzi są zachęcające, ponieważ większość spółek udostępnia Internet na statku do użytku osobistego. Uważa jednak, że branża ma jeszcze wiele do zrobienia.

„MARITIME EDUCATION & TRAINING”



Zdjęcie: imo.org.

Symposium IMO wskazuje: Internet na statkach jest kluczem do naboru i zachowania marynarzy w zawodzie

24 września 2015

Według prelegentów, którzy wystąpili na symposium IMO dotyczącym edukacji i szkoleń morskich, które odbyło się w Światowy Dzień Morza (24 września 2015), łatwy dostęp do Internetu na stat-

kach jest kluczowym wymaganiem jeśli zamierzamy przyciągnąć młodych ludzi do zawodu marynarskiego, a żegluga musi być bardziej widoczna w oczach opinii publicznej.

Symposium IMO było okazją do dyskusji na temat przyszłości edukacji i szkoleń morskich oraz tego, jak mogą one sprostać wymaganiom branży morskiej, a także miało na celu zajęcie się tematem Światowego Dnia Morza: „Edukacja i szkolenie morskie”, poprzez ukierunkowaną dyskusję na temat: „Przyszłość żeglugi potrzebuje ludzi: czy globalna edukacja morska i szkolenia są na właściwym kursie?”.

Zdaniem profesora **Jingjing Xu**, zastępcy dziekana ds. badań na Wydziale Biznesu Uniwersytetu w Plymouth, zapewnienie wysokiego odsetka studentów przenoszących się do zawodów morskich po ukończeniu szkolenia morskiego jest ważną kwestią. Powiedział, że warunki dla marynarzy na statku muszą być atrakcyjne, jeśli zamierzamy zająć się przewidywanym niedoborem w przyszłości oficerów i marynarzy szeregowych. Dodał w swej wypowiedzi, że największym czynnikiem zniechęcającym młodych ludzi do podejmowania pracy na morzu jest słaby dostęp do Internetu na statkach.

Prelegenci z branży żeglugowej i morskiej oraz środowiska akademickiego przeprowadzili trzy sesje, obejmujące: możliwości dla młodego pokolenia w branży morskiej; żegluga jako zawód; oraz rozwijanie umiejętności marynarzy poprzez wysokiej jakości edukację morską i szkolenia.

Sekretarz generalny IMO **Koji Sekimizu**, który otworzył symposium, powtórzył potrzebę wysokiej jakości edukacji morskiej i szkoleń jako podstawy bezpiecznej branży żeglugowej. *„Przyciąganie nowych pracowników do branży jest bardzo ważne”* powiedział.

Wszyscy mówcy na symposium podkreślali potrzebę podniesienia rangi i ogólnego wizerunku żeglugi w celu przyciągnięcia młodych ludzi do zawodów morskich. Opiniotwórcy, w tym nauczyciele i politycy, oraz zarządzający polityką edukacyjną byli kluczowymi

adresatami, którzy powinni być informowani o żegludze i świecie morskim.

Inni mówcy zwracali uwagę na brak miejsc szkoleniowych. Kadetka, jedna z 32. kadeków z 16. krajów biorących udział w symposium, podkreśliła, że jej kraj nie ma statków szkoleniowych, które mogłyby oferować doświadczenie na morzu, więc jest to kluczowa kwestia, którą trzeba rozwiązać, aby szkolenie nie poszło na marne z powodu braku doświadczenia na morzu.

Polityki rządowe, zwłaszcza państw bandery, na poziomie krajowym mogą mieć wpływ na edukację i szkolenie morskie oraz rekrutację. Odsetek kobiet marynarzy pozostaje bardzo niski i nadal jest to kwestia, którą należy się zająć.

Niektórzy mówcy podnieśli ważną kwestię bieżącej oceny jakości kursów szkoleniowych dla marynarzy, zgodnie z wymogami Międzynarodowej Konwencji IMO o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW). Po zakończeniu kariery na morzu byli marynarze wymagają wsparcia w karierze morskiej na lądzie, w tym niezbędnego przekwalifikowania.

Podsumowując, zastępca sekretarza generalnego IMO **Andy Winbow** powiedział, że panele prelegentów dały wiele do myślenia. Żegluga wyraźnie potrzebuje ludzi, a jej wizerunek lub jego brak należało rozwiązać. Jednak kadeci na całym świecie i ci, którzy mogli wziąć udział w symposium, mają przed sobą świetlaną przyszłość.

*Wśród prelegentów symposium znaleźli się **Profesor Jingjing Xu**, Prodziekan ds. Badań, Wydział Biznesu, Uniwersytet w Plymouth; **Pan Jonathan Williams**, Dyrektor Generalny, FONASBA; **Pani Maria Dixon**, była Prezes WISTA-UK (2008-2014) i Dyrektor Zarządzający, ISM Shipping Solutions Ltd; **Profesor Mariko Kawano**, Wydział Prawa, Uniwersytet Waseda; **Pan Barry Bryant**, Dyrektor Generalny, Seafarers UK; **Pan Branko Berlan**, akredytowany przedstawiciel przy IMO, Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF); **Pan Phil Parry**, przewodniczący Spinnaker Global; **Kapitan***

Pradeep Chawla, Dyrektor Zarządzający, QHSE i Szkolenia, Anglo-Eastern Group; **Pan Takeshi Nakazawa**, Sekretarz Generalny, Międzynarodowe Stowarzyszenie Uniwersytetów Morskich; **oraz Dr Olof Lindén**, dyrektor programu badawczego i doktoranckiego, profesor (katedra Fundacji Nippon), Światowy Uniwersytet Morski.

Moderatorami sesji byli:

Pan Rajaish Bajpae, Przewodniczący Nie-wykonawczy, Bernhard Schulte Shipmanagement; **Kapitan Ian McNaught**, Zastępca Kapitana, Trinity House; oraz **Kapitan Kuba Szymański**, Sekretarz Generalny, InterManager.



ANALIZA INTERNETOWA

Brak światełka w tunelu dla sprawy porzucania załóg.

Wydaje się, że żeglugowa patologia porzucania załóg nie kończy się, gdyż dedykowana baza danych MOP zarejestrowała łącznie 95 przypadków w zeszłym roku, kontynuując rosnącą tendencję 85 zgłoszonych w 2020 r. i 40 w 2019 r. Co gorsza, łącznie odnotowano 32 przypadki porzuceń załóg już zgłoszonych w 2022 r., co może przekroczyć rekordową liczbę przypadków z roku 2021.

Porzucenie marynarzy ogólnie opisuje działanie armatorów lub operatorów statków, polegające na porzuceniu statku wraz z załogą w portach oddalonych od domu bez paliwa, żywności i wody oraz bez wynagrodzenia przez wiele miesięcy. Według ITF, porzucenie następuje albo dlatego, że armatorzy mają trudności finansowe, albo dlatego, że mogą zarobić więcej pieniędzy, nie płacąc należnych wynagrodzeń i rachunków, np. w przypadku starych statków pod koniec ich życia na morzu. W niektórych przypadkach statek jest wart mniej niż pieniądze należne załozie i innym dłużnikom.

W oparciu o MLC (2006), porzucenie ma miejsce, gdy armator:

- nie pokrywa kosztów repatriacji marynarza,
- pozostawił marynarza bez niezbędnego utrzymania i wsparcia,
- w inny sposób jednostronnie zerwał swoje więzi z marynarzem, w tym nie wypłacił wynagrodzenia umownego przez okres co najmniej dwóch miesięcy.

W rezultacie marynarze mogą utknąć na statku z ograniczonymi zapasami żywności, bez zarobków, pozostając niezdolnymi do utrzymania siebie i swojej rodziny, bez dostępu do pomocy medycznej i z ciągłą niepewnością, jak i kiedy to się skończy, powodując ogromne straty w ich samopoczuciu psychicznym.

Rzut oka na liczby

95 spraw dotyczących 1399 marynarzy na 94 różnych statkach w 2021 r.

Spośród nich tylko 31 zostało rozwiązanych łącznie 85 przypadków w 2020 r. stanowi ponad 100% wzrost w porównaniu z 40 przypadkami w 2019 r., co oznacza, że liczba przypadków porzuceń gwałtownie wzrosła od początku pandemii.

Jednak było tylko 21 przypadków bezpośrednio związanych z pandemią COVID-19 w latach 2020-2022

Z 85 spraw w 2020 r. rozwiązano tylko 43.

Ostatnia akcja dotycząca porzucenia załogi.

Przełomowy krok w celu rozwiązania tego problemu został podjęty w 2014 r., kiedy Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. (MLC) została zmieniona w taki sposób, aby wymagała od armatorów posiadania ubezpieczenia pozwalającego pomóc marynarzom na statkach w przypadku ich porzucenia. Od stycznia 2017 roku, kiedy poprawki do Konwencji weszły w życie, zaświadczenie o ubezpieczeniu musi być wywieszane w widocznym dla marynarzy miejscu, z podaniem nazwy ubezpieczyciela lub dostawcy usług finansowych oraz ich danych kontaktowych. Niestety, aktualne dane pokazują, że większość przypadków porzucenia załogi dotyczy bander, które już ratyfikowały MLC.

Znaczenie tej kwestii zwróciło szczególną uwagę podczas 108. sesji Komitetu Prawnego IMO (LEG 108) w lipcu ubiegłego roku, na którym omówiono propozycję ustanowienia funduszu wspierającego marynarzy dotkniętych porzuceniem. Komitet ustanowił również grupę korespondencyjną w celu dalszego opracowywania projektów praktycznych wytycznych, w oparciu o wnioski przedłożone Komitetowi, w tym proponowany zarys obejmujący ramy prawne, zasady i obowiązki oraz procedury dla władz portu i państwa bandery dotyczące postępowania w przypadkach porzucenia przez marynarzy. Na ostatniej sesji w marcu 2022 r. (LEG 109) IMO zatwierdziła projekt wytycznych dla władz państwa portu i państwa bandery w sprawie postępowania w przypadkach porzuceń marynarzy.

Podkomitet zgodził się również zaprosić PSC do rozważenia skoncentrowanej kampanii inspekcyjnej (CIC) w sprawie bezpieczeństwa finansowego w związku z poprawkami do MLC 2006 z 2014 roku.

Na początku 2021 r. ITF uruchomiła internetową bazę danych porzuconych statków.

Zawiera ona szczegóły wszystkich aktualnych i ostatnio rozwiązanych przypadków porzuceń, którymi zajmowali się afilianci ITF, inspektorzy i sekretariat.

Jak mogę się chronić?

ITF radzi marynarzom, aby uzyskali jak najwięcej informacji o spółce i statku przed przyjęciem stanowiska. Pomocnymi zasobami w tym celu są:

- Baza danych Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) zawierająca zgłoszone przypadki porzucania marynarzy. Sortuj według „daty powiadomienia”, aby zobaczyć zdarzenia według daty zgłoszenia do MOP. Generalnie należy pamiętać, że lepiej jest wyszukiwać według numeru IMO, ponieważ nazwa statku mogła się zawsze zmieniać.
- Możesz również sprawdzić sekcję Look Up na stronie internetowej marynarzy ITF, aby sprawdzić, czy statek jest objęty zatwierdzonym przez ITF układem zbiorowym pracy.

- Marynarze, którzy uważają, że ich statek mógł zostać porzucony, mogą również wysłać e-mail do działu wsparcia marynarzy ITF.
- Członkowie Nautilus International mogą skontaktować się ze służbami pomocy w nagłych wypadkach 24/7.

Dla marynarzy, którzy sądzą, że grozi im porzucenie, bardzo ważne jest, aby nie czekać zbyt długo. Członkowie Klubów IG uruchomili całodobowe infolinie alarmowe.

„Jeśli armator nie odpowiada, skontaktuj się z firmą ubezpieczeniową. Ubezpieczenie wypłaci do czterech miesięcy zaległego wynagrodzenia i świadczenia zgodnie z umową o pracę lub CBA – więc nie zostawiaj tego za późno. Jeśli poczekaś sześć miesięcy na złożenie wniosku, otrzymasz tylko cztery miesiące zwrotu.

Ubezpieczenie musi również pokrywać uzasadnione wydatki, takie jak repatriacja, wyżywienie, odzież, w razie potrzeby, zakwaterowanie, wodę pitną, paliwo niezbędne do przetrwania na statku oraz wszelką niezbędną opiekę medyczną. Będzie to obowiązywać od momentu porzucenia do czasu powrotu do domu”.

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA PRACY



Zmiany w Kodeksie Konwencji o pracy na morzu z 2006r z późniejszymi zmianami zgodnie z art. XV .

Posiedzenie Specjalnego Komitetu Trójstronnego Konwencji o Pracy na Morzu, część II, 4 - 13 maja 2022, Genewa.

Ze względu na pandemię COVID, Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) poinformowała Funkcjonariuszy MOP o formacie majowego posiedzenia Specjalnego Komitetu Trójstronnego Konwencji Pracy na Morzu – część II. Posiedzenie odbyło się w formacie hybrydowym ze ścisłymi ograniczeniami liczby uczestników, zarówno osobiście jak i wirtualnie.

W oparciu o informacje uzyskane z Biura MOP, w Grupach Marynarzy i Armatorów mogło uczestniczyć osobiście po 18 osób, zaś Rządy mogły być reprezentowane przez 100 delegatów.

Ponadto, Grupy Marynarzy i Armatorów mogły posiadać po 25 delegatów uczestniczących w pomieszczeniu „poczekalni” w MOP w czasie sesji plenarnych, a którzy mogli na żywo uczestniczyć wraz z 18 Delegatami Tytułarnymi w codziennych posiedzeniach Grupy Marynarzy.

Ponadto ograniczona liczba afiliantów marynarskich mogła uczestniczyć on line w charakterze obserwatorów, ale nie miała możliwości interakcji podczas sesji Grupy Marynarzy.

Rzecznikiem Grupy Marynarzy był **Mark Dickinson** z Międzynarodowej Federacji Transportowców - ITF.

Dla wsparcia pełnienia jego roli, Sekretariat ITF w bliskiej konsultacji z przewodniczącym i wiceprzewodniczącymi, nominował **Andrzeja Kościka** Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” jako jednego z 25 delegatów uczestniczących w posiedzeniu Specjalnego Komitetu Trójstronnego i w sesjach Grupy Marynarzy.

Kluczową rolą było udzielanie porad i wnoszenie wkładu w dyskusje podczas posiedzeń Grupy Marynarzy dotyczących sposobu dokonywania postępów w zakresie poszczególnych przedłożeń i w odniesieniu do wszelkich innych zagadnień wynikających z posiedzeń plenarnych, dla wzmacniania naszego stanowiska w odniesieniu do poprawek zgłaszanych przez Rzecznika Grupy Marynarzy.

12 propozycji poprawek zostało zgłoszonych w terminie do 11 października 2021 przez Grupy Marynarzy, Grupy Armatorów oraz

szeregu Rządów i były następnie rozpatrzone w dniach 4 - 13 maja 2022 w Genewie przez Specjalny Trójstronny Komitet MLC. 10 poprawek było przedłożonych przez Grupę Marynarzy, w tym 4 poprawki wspólnie przez Grupę Marynarzy i Grupę Armatorów, a dwie poprawki: jedenasta i dwunasta poprawka były zgłoszone przez Rządy.

Poprawki zgłoszone przez Grupę Marynarzy i Grupę Armatorów:

Propozycja No.1: Środki ochrony indywidualnej,

Propozycja No.2: Wyżywienie i sporządzanie posiłków.

Propozycja No.3: Repatriacja.

Propozycja No.4: Opieka medyczna na ładzie.

Propozycja No.5: Zabezpieczenie finansowe w sytuacjach porzucenia.

Poprawki zgłoszone przez Grupę Marynarzy:

Propozycja No.6: Komunikacja.

Propozycja No.7: Marynarskie umowy o pracę.

Propozycja No.8: Repatriacja.

Propozycja No.9: Nabór i pośrednictwo pracy.

Propozycja No. 10: Zabezpieczenie finansowe.

Poprawki zgłoszone przez Rządy (Australia, Francja, Kenia, Nowa Zelandia, Norwegia, Panama):

Propozycja No. 11: Obowiązkowe zgłaszanie ofiar śmiertelnych marynarzy na morzu,

Propozycja No.12: Wyjaśnienie okresów maksymalnego trwania służby na statku (Australia, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Hiszpania i Szwecja.



STCMLC/Part II/2022/2

► Background paper for discussion

Fourth meeting (Part II) of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (Geneva, 5-13 May 2022)



International Labour Standards Department
Sectoral Policies Department
Geneva, 2022

KRÓTKIE OMÓWIENIE ZGŁOSZONYCH PROPOZYCJI ZMIAN DO KONWENCJI MLC 2006

Środki ochrony indywidualnej (PPE)

Propozycja No. 1 (Grupa Marynarzy i Grupa Armatorów)

Tło

Wnioski ze spotkania sektorowego MOP w sprawie naboru i utrzymywania marynarzy w zawodzie oraz promocji szans dla kobiet marynarzy podkreśliły potrzebę ułatwienia przez branżę zatrudnienia kobiet w przemyśle morskim.

Między innymi Grupa Marynarzy w porozumieniu z departamentem kobiet Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) przeprowadziła krótką ankietę za pośrednictwem sieci kobiet transportowców na temat środków ochrony indywidualnej (PPE) przewidzianych dla pracowników transportu celem złagodzenia ryzyka wypadków przy pracy i chorób zawodowych. Wyniki pokazały, że jeden z problemów polegał na tym, że PPE są często dostarczane w rozmiarach odpowiednich dla większych osób; co sprawia, że są trudne do stosowania i mogą potencjalnie przyczynić się do zwiększonego ryzyka, zwłaszcza w pobliżu maszyn rotacyjnych oraz w pomieszczeniach zamkniętych. Ten sam problem może być problemem dla młodszych wiekiem marynarzy i marynarzy z regionów geograficznych o mniejszej budowie ciała.

Cel

Zagwarantowanie zwracania należytej uwagi na dostarczenie, przechowywanie i utrzymanie odpowiedniej ilości PPE w różnych rozmiarach, aby pasowały do różnych kształtów ciała, dla zapewnienia bezpieczniejszego środowiska i przyczynienia się do poszerzenia możliwości zatrudnienia o szersze spektrum potencjalnych kandydatów, którzy poszukują pracy w branży morskiej, w tym o kobiety.

Oдноśne względy

Wpływ społeczny i wpływ na bezpieczeństwo.

Wyżywienie i sporządzanie posiłków



Propozycja No.2 (Grupa Marynarzy i Grupa Armatorów)

Tło

Dostęp do wody pitnej jest prawem człowieka. Związek między wodą pitną a dobrym samopoczuciem, w tym zdrowiem psychicznym jest dobrze udokumentowany i zbadany przez uznane na całym świecie organizacje zajmujące się zdrowiem i medycyną. Wiele rządów wydało wytyczne dotyczące opieki społecznej w pracy dla pracowników polecając zaopatrzenie pracowników w wodę i zachęcając do częstych przerw na picie, aby uzupełnić możliwie 1,7 litra wody, którą ludzki organizm rozprasza w ciągu dnia. (Wytyczne HSE rządu Wielkiej Brytanii).

Środowisko, w którym pracują marynarze, często charakteryzuje się ekstremalnym upałem, w przestrzeniach zamkniętych i ma charakter fizyczny lub wymagający fizycznie i psychicznie, dlatego utrata płynów jest jeszcze większa i może wpływać na poziom uwagi i koncentracji, przyczyniając się do zmęczenia, oprócz spowolnienia poziomu tlenu przenieszonego przez krew, co może mieć dramatyczne w skutkach konsekwencje dla dobrostanu marynarzy. Jest to obowiązek staranności, co podkreślono w art. IVMLC 2006, aby każdy marynarz miał prawo do godnych warunków pracy i życia na statku, co w naszym przekonaniu obejmuje również dostarczanie wody pitnej i zachęcanie marynarzy do podejmowania częstych przerw na picie.

Cel

Norma A3.2 dotyczy kwestii zaopatrzenia w żywność, która musi być dostarczana bezpłatnie i musi być dobrej jakości i mieć odpowiednią wartość odżywczą. Jednak woda, która stanowi do 60 procent masy ciała jest wymieniona w ust. 1 tej normy bez jasnego wyjaśnienia czy ma być świadczona bezpłatnie. Badania wykazały również, że marynarze pracujący w maszynowni mogą również cierpieć na kamienie nerkowe z powodu nieodpowiedniego picia wody w gorącym otoczeniu i regularne picie wody jest zalecane, aby tego uniknąć.

Oдноśne wzgłędy

Woda pitna dostarczana marynarzom na statku wraz z informacjami edukacyjnymi na temat korzyści jakie przynosi ona organizmowi ludzkiemu i podnoszeniem świadomości, że może to wpłynąć korzystnie na dobrostan marynarzy.

Repatriacja



Propozycja No.3 (Grupa Marynarzy i Grupa Armatorów)

Tło

Dzięki doświadczeniu zdobytemu od czasu wdrożenia zapisów normy A2.5.2, było jasne, że przepisy odpowiednio przewidują wsparcie dla porzuconych marynarzy poprzez mechanizm zabezpieczenia finansowego. Jednak w praktyce i w wielu przypadkach, które są dobrze udokumentowane, starania dostawcy zabezpieczenia finansowego o repatriację unieruchomionej załogi, zostały sfrustrowane przez władze portu w kraju, w którym statek jest porzucany. W kilku przypadkach władze lokalne uniemożliwiły opuszczenie statku przez unieruchomioną załogę, pogorszenie i tak już niepokojącej sytuacji i narażanie marynarzy na poważne problemy finansowe od postanowienia Standardu przewidują jedynie do czterech miesięcy rekompensaty wynagrodzenia. To, wraz z trudnościami w dostępie do opieki medycznej zwłaszcza podczas pandemii, może również zwiększyć zagrożenie zdrowia psychicznego i fizycznego marynarzy.

Cel

Proponowany ustęp będzie lepiej określał mechanizm dostępu do zabezpieczenia finansowego i wielostronną odpowiedzialność za ułatwienie sprawnego i szybkiego rozwiązania sytuacji także z uwzględnieniem już istniejących postanowień Konwencji o swobodnym przemieszczaniu się i podróży marynarzy, oraz innych instrumentów międzynarodowych, takich jak Konwencja o dokumentach tożsamości marynarzy, 1958 (nr 108), Konwencja o dokumentach tożsamości marynarzy (zrewidowana), 2003, z późniejszymi zmianami (nr 185) oraz Konwencja Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie Ułatwienie Międzynarodowego Ruchu Morskiego, 1965, z późniejszymi zmianami (FAL).

Opieka medyczna na lądzie



Zdjęcie: canva.com

Propozycja No.4 (Grupa Marynarzy i Grupa Armatorów)

Tło

Prawidło 4.1 ust. 3 wymaga, aby każdy Członek zapewnił, że marynarze na pokładach statków: na jego terytorium, którzy potrzebują natychmiastowej pomocy medycznej, mają dostęp do placówki medycznej na lądzie. Ustęp 4 niniejszego Prawidła stanowi, że przepisy Kodeksu dążą do zapewnienia marynarzom ochrony zdrowia i opieki medycznej możliwie porównywalnej z tą jaka jest dostępna dla pracowników na lądzie.

Jeszcze przed wybuchem pandemii COVID-19 pojawiły się doniesienia o przypadkach odmawiania marynarzom zejścia na ląd w celu uzyskania pilnej pomocy medycznej, co doprowadziło do znacznego cierpienia marynarzy, nadmiernych kosztów dla armatorów i znacznych zakłóceń w handlu. Sytuacja uległa dalszemu pogorszeniu w czasie pandemii pomimo wyraźnego zapisu w Prawidle 4.1, ust. 3.

Wnioskodawcy uważają, że pomocne byłoby ponowne sformułowanie i wyjaśnienie obowiązkowego wymagania Prawidła 4.1, ust 3 w części A Kodeksu. Uważają również, że wytyczne, szczególnie w okolicznościach, w których należy uznać, że marynarz potrzebuje natychmiastowego leczenia, przyniosłoby korzyści Członkom, armatorom i marynarzom oraz mogą przyczynić się do pełnego i skutecznego spełnienia tego wymogu.

Oдноśne względy

Korzyści dla marynarzy obejmują szybkie leczenie schorzeń każdego, kto wymaga zejścia na ląd i ochrony przed infekcją dla pozostałych członków załogi w przypadku marynarza z chorobą zakaźną. Dla armatora zapewniłoby to gwarancję, że marynarze wymagający natychmiastowej pomocy medycznej zostaną wyokrętowani i niezwłocznie zostaną poddani leczeniu, umożliwiając armatorowi zorganizowanie zastępczego członka załogi do przyłączenia się do załogi statku bez konieczności poszukiwania alternatywnego portu zawinięcia w innym kraju, w którym można wyokrętować marynarzy do leczenia. Przyniesie korzyści czarterującym i właścicielom ładunków, unikając zakłóceń w handlu i kosztów związanych z przekierowaniem statków. Wreszcie zapewni Członkom większe zaufanie, że ich obywatele, którzy są marynarzami, otrzymają natychmiastową opiekę medyczną za granicą w razie potrzeby, a także że szczątki marynarzy, którzy zginęli za granicą, będą niezwłocznie repatriowane zgodnie z życzeniem najbliższej rodziny.

Zabezpieczenie finansowe w sytuacjach porzucenia.



Propozycja No. 5 (Grupy Marynarzy i Grupa Armatorów)

Tło

Propozycja ma na celu rozwiązanie problemów wynikających z tego w jaki sposób konwencja MLC z 2006 r. została opracowana i następnie ewoluowała. Deklaracja Zgodności z Konwencją o Pracy na Morzu (DMLC) nie była zmieniana od 2006 r., kiedy to definicja określenia „armator” w art. II, ust. 1 lit. j; została uzgodniona. Ta definicja mogła pasować do niezmienionej MLC, 2006 przez wskazanie osoby lub podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie warunków życia i pracy w dniu wejścia na pokład statku, ale nie działa w kontekście osoby ubezpieczonej i nazwy armatora na świadectwach zabezpieczenia finansowego. Niektórzy funkcjonariusze kontroli państwa portu (PSCO) w niektórych jurysdykcjach wydają powiadomienia o niedociągnięciach dla statków zawijających do ich portów z powodu domniemania niezgodności z Normą 2.5.2 i 4.2 stwierdzające, że armator wymieniony w certyfikacie zabezpieczenia finansowego musi być stroną wymienioną w DMLC, a jeśli nie, jest to kwestia niezgodności. Nie jest to właściwe.

Cel

W przypadku zerwania przez armatora więzi z załogą i statkiem, jego tożsamość odzwierciedlona jest w DMLC może okazać się mało pomocna. Co jest ważne dla członków załogi, jeśli tak się stanie, to dysponowanie możliwością zwrócenia się do świadczeniodawcy

zabezpieczenia finansowego w celu repatriacji i otrzymania środków na utrzymanie oraz wsparcia podczas pozostawania na statku, a także należnego wynagrodzenie i świadczeń.

Kluby P&I nie mogą wystawiać zaświadczeń w imieniu osób, które nie są osobami ubezpieczonymi lub tych niezwiązanych z klubem. Spowodowałyby to trudności regulacyjne, które mogłyby skutkować surowymi sankcjami ze strony organu nadzoru. Aby złagodzić ryzyko wydawania przez PSCO takich poświadczeń niedociągnięć, odpowiednim rozwiązaniem byłaby zmiana informacji, które mają być zawarte w certyfikatach Załącznik A2-I(g) i A4-I(g) poprzez dodanie słów „lub zarejestrowanego armatora”, tak aby (g) brzmiało „nazwa armatora lub zarejestrowanego armatora”. To rozwiązałoby problem, który się pojawił od 2017 r., kiedy weszły w życie poprawki z 2014 r. dla tych państw, do których mają zastosowanie, a dla funkcjonariuszy egzekucyjnych byłoby jasne, że wskazanie zarejestrowanego właściciela jest znane i w związku z tym zgodne z MLC, 2006.

Odnośne względy

Powinno to pomóc w przyspieszeniu działań w przypadkach porzucenia poprzez wyjaśnienie, kto jest odpowiedzialny.

Komunikacja/łączność



Zdjęcie: canva.com

Propozycja No. 6 (Grupa Marynarzy)

Tło

We wnioskach ze spotkania sektorowego MOP w sprawie rekrutacji i zatrzymania marynarzy w zawodzie oraz promocji szans dla kobiet marynarzy wyraźnie zalecono zapewnienia marynarzom dostępu do Internetu i komunikacji społecznej.

Należy również wziąć pod uwagę, że w czasie sporządzania MLC w 2006 r. korzystanie z Internetu a komunikacja społeczna były niezwykle ograniczone w porównaniu do dzisiejszej sytuacji, gdzie stały się formą interakcji społecznych między ludźmi i są zwykle zapewniane bezpłatnie w miejscu pracy, na lotniskach, w hotelach, restauracjach i lokalach handlowych w celu zapewnienia wszystkim nieprzerwanej łączności .

Cel

Aby ułatwić marynarzom interakcję z przyjaciółmi i rodziną oraz jako zachęta dla firm zbadanie możliwości szkolenia i e-learningu w celu podniesienia umiejętności marynarzy. Podczas COVID-19 szereg dużych firm żeglugowych udostępniło załodze bezpłatny nieograniczony dostęp do Internetu i komunikacji społecznej wykorzystując system komunikacji statku jako zachętę do radzenia sobie z kryzysem podmian załogowych. Zapewnienie dostępu do Internetu i komunikacji społecznej byłoby strategicznym podejściem do przyciągnięcia do branży nowej generacji marynarzy, którzy dorosli w środowisku w którym interakcja społeczna poprzez wykorzystanie łączności społecznej jest niezbędna.

Oдноśne względy

Wpływ społeczny w celu zapewnienia marynarzom kontaktu z rodzinami, dobrego samopoczucia, aby móc w razie potrzeby wchodzić w interakcje z rodzinami i przyjaciółmi oraz aby móc wspierać emocjonalnie i praktycznie w trudnych sytuacjach; praktyczne dla firm, aby móc zapewnić spójne szkolenie całej floty; bezpośrednią komunikację z marynarzami w celu informowania o polityce firm lub przekazywania innych istotnych informacji.

Marynarska Umowa o Pracę (SEA).

Propozycja No 7 (Grupa Marynarzy)

Tło

Chociaż MLC, 2006 wyjaśnia znaczenie armatora i jego odpowiedzialności, ITF została poinformowana o częstych sytuacjach, w których pracodawcy nie są właścicielami statku. Sytuacja taka występuje często w branży rejsów wycieczkowych, ale także dotyczy marynarzy w dziale hotelowymi na

promy i/lub statkach towarowych. Armator nie zawsze monitoruje sprawy, w których pracodawca marynarza nie przyznaje marynarzom uprawnień umownych.

Cel

Aby upewnić się, że marynarze są poinformowani o ich prawach wynikających z postanowień Konwencji o pracy na morzu, 2006 i odnośnie gwarancji odszkodowania za straty obowiązków w przypadku niewywiązania się pracodawcy z obowiązków wynikających z umowy.

Oдноśne względy

Straty finansowe poniesione przez marynarzy, których pracodawcy nie wywiązują się ze swoich obowiązków, obowiązków i odpowiedzialności pomiędzy armatorem a pracodawcą marynarzy powodują wiele niepokoju i prowadzą do długotrwałych procesów bez gwarancji, że ostatecznie zainteresowani marynarze otrzymają to, co im się należy.

Proponowana poprawka ma charakter społeczny i implikacje finansowe.

Repatriacja



Zdjęcie: canva.com

Propozycja No. 8 (Grupa Marynarzy)

Tło

Podczas pandemii COVID-19 zwrócono uwagę na problem marynarzy pozostawionych bez środków finansowych lub medycznych.

Koszty podróży do i z domu do punktu wyjścia mogą być dość uciążliwe i w tym czasie (który może wynosić od jednego do kilku dni, w zależności od środka transportu) marynarze, których to dotyczy, nie są objęci ubezpieczeniem ani środkami komfortu. MLC z 2006 r. zapewnia: zgodnie z Prawidłem 2.5 – Repatriacja – że marynarze mają prawo do bezpłatnej repatriacji: w okolicznościach i na warunkach określonych w Kodeksie.

Cel

Niedawne doświadczenia związane z COVID-19 unaocznily lukę w Konwencji, zgodnie z którą: opcje dostępne w ramach Standardu i Wytycznych w sprawie ostatecznego miejsca przeznaczenia wypisu marynarza i obowiązków armatora wobec nich, pozwalają na różne interpretacje a w rezultacie marynarze są karani. W większości przypadków odpowiedzialność armatora lub agenta załogowego wobec zainteresowanych marynarzy kończy się w punkcie wejścia do kraju docelowego, a nie w miejscu zamieszkania marynarza.

Oдноśne względy

Propozycja doprecyzuje odpowiedzialność zarówno armatora, jak i agenta rekrutującego wobec marynarzy, dopóki nie dotrą do miejsca docelowego pod ich adresem domowym i wynikające z tego korzyści z ubezpieczenia do czasu dotarcia do takiego miejsca przeznaczenia.

Nabór i pośrednictwo pracy



Propozycja No. 9 (Grupa Marynarzy)

Tło

Podczas ostatniej pandemii COVID-19, a także w poprzednich okolicznościach, marynarze znaleźli się w drodze na statki po podpisaniu marynarskich umów o pracę (SEA). Niestety i z przyczyn niezależnych od zainteresowanych marynarzy, nie doszło do zatrudnienia. Pozostawiło to marynarzy z dala od domu i spowodowało znaczne straty finansowe. Nawet jeśli odpowiedni przepis w MLC, 2006 przewiduje rozwiązanie tego problemu, marynarze napotykali na trudności w aktywacji lub nawet w skontaktowaniu się ze świadczeniodawcą ubezpieczenia albo znalezieniu równoważnego odpowiedniego środka w zakresie uzyskania rekompensaty, do której są uprawnieni.

Cel

Wniosek ma na celu dostarczenie dodatkowych informacji i wyjaśnienie niezbędnych kroków aby marynarz miał dostęp do środków zaadresowania roszczenia.

Oдноśne względy

Proponowana poprawka przewiduje świadczenia socjalne dla marynarza, w tym dostęp do środków finansowych w przypadkach, gdy zatrudnienie się nie zmaterializowało.

Zabezpieczenie finansowe.



Zdjęcie: canva.com

Propozycja No. 10 (Grupa Marynarzy)

Tło

Zmiany dotyczące zabezpieczenia finansowego w przypadku porzuceń zostały wprowadzone: obowiązuje od prawie czterech lat. W tym okresie wiele przypadków porzuceń zostało pomyślnie zakończonych i rozwiązanych.

Jednakże ITF zauważyła, że duża liczba spraw nie została rozwiązana na czas, aby umożliwić marynarzom otrzymywanie wszystkich należnych im wynagrodzeń. Wynika to z wielu czynników, w tym nieterminowe zgłaszanie przypadków przez marynarzy, państwa portu i obiekty portowe, odmowa zezwolenia załodze na opuszczenie statków, brak szybkich działań dostawców zabezpieczeń finansowych do wypłaty wynagrodzeń i innych opóźnień spowodowanych przez zainteresowane strony.

Cel

Proponowana poprawka zwiększyłaby maksymalną kwotę wynagrodzenia, za którą świadczeniodawca zabezpieczeń finansowych jest odpowiedzialny zgodnie z odpowiednią normą MLC, 2006. Będzie to dawało porzuconym członkom załogi większe bezpieczeństwo w przypadkach, których nie można szybko rozwiązać.

Oдноśne względy

Proponowana zmiana zmniejszy trudności

finansowe marynarzy w przypadku porzucenia.

Wielu marynarzy jest zmuszonych do zaciągania pożyczek na utrzymanie swoich rodzin, gdy nie otrzymują wynagrodzenia. Mamy nadzieję, że poprzez zwiększenie maksymalnej liczby miesięcy nieopłacanych wynagrodzeń / świadczeń objętych zabezpieczeniem finansowym, obciążenie marynarzy i ich rodzin może być zredukowanym.

Obowiązkowe zgłaszanie ofiar śmiertelnych marynarzy na morzu.



Zdjęcie: canva.com

Propozycja No. 11 (Rządy)

Australia, Francja, Kenia, Nowa Zelandia, Norwegia, Panama

Tło

Obecnie nie ma jednego międzynarodowego zbioru danych, który odpowiednio przechwytyje i kategoryzuje wszystkie ofiary śmiertelne, które mają miejsce na morzu. Chociaż istnieje wymóg zgłaszania przez państwa bandery ofiar śmiertelnych związanych z działalnością operacyjną do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) (zob. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), 1974, rozdział 1, paragraf 21), nie ma takich wymagań, które obejmują ofiary śmiertelne spowodowane zdarzeniami medycznymi, przyczynami naturalnymi, zaginięciem za burtą lub samobójstwem. Międzynarodowa Organizacja Pracy nie ma

wymogu odnośnie gromadzenia i konsolidowania takich danych. Norma A4.3, ust. 5 MLC, 2006 wymaga odpowiedniego zgłaszania wypadków przy pracy i urazów przez właściwy organ – ale nie określa, w jaki sposób należy to czynić lub komu zgłaszać.

Dodatkowo Wytyczne dotyczące wdrażania przepisów BHP MLC, 2006 określają, że wypadki przy pracy, urazy i choroby stanowią zdarzenia podlegające zgłoszeniu. Jednak znowu nie ma wytycznych dotyczących zestawiania tych informacji w jeden użyteczny międzynarodowy zbiór danych. Ponieważ wszystkie ofiary śmiertelne na morzu nie są kategoryzowane w spójnym formacie, jest trudne, jeśli nie niemożliwe, aby zidentyfikować tendencje. Pozostawia to lukę w identyfikacji obszarów budzących obawy, w których zainteresowane strony mogą skierować analizy i zwrócić uwagę na te problemy.

W kontekście zwiększonej świadomości na temat znaczenia zdrowia psychicznego i dobrego samopoczucia na morzu, kwestie związane z zagrożeniami psychospołecznymi doświadczanymi przez marynarzy ostatnio nabrały znaczenia ze względu na wpływ pandemii COVID-19. Niepotwierdzone dowody sugerują, że wzrost liczby zniknięć osób za burtą i samobójstw podczas pandemii COVID-19. Niestety, dostępność międzynarodowych danych na ten temat jest ograniczona, fragmentaryczna i niespójna.

W związku z tym udostępnienie tych danych dotyczących śmiertelności jako globalnej bazy danych ułatwiłoby lepszą ocenę zgonów na morzu w celu lepszego ukierunkowania obszarów budzących obawy, takich jak zdrowie psychiczne.



Zdjęcie: canva.com

Cel

Potrzeba kategoryzacji danych dotyczących ofiar śmiertelnych marynarzy.

Pojawiają się dowody na poparcie faktu, że marynarze doświadczyli wysokiego poziomu psychicznego cierpienia, depresji i lęku podczas pandemii COVID-19. Dodatkowo, ostatnie badania wykazały, że wpływ pandemii COVID-19 zaostrzył niektóre z istniejących wcześniej wyzwań, a jednocześnie stawia nowe wyzwania dla branży morskiej. Badania te wskazują, że szeroki wachlarz wyzwań spowodowanych pandemią COVID-19 może przyczynić się do wysokiego poziomu stresorów już istniejących w morskich miejscach pracy przed pandemią, a zatem tworzenie żyznego środowiska dla problemów ze zdrowiem psychicznym, takich jak stany lękowe i depresja.

Biorąc pod uwagę aktualne problemy zdrowia psychicznego na morzu (obecnie trudniejsze niż kiedykolwiek) w sytuacji pandemii COVID-19) ta luka w dostępnych danych może stanowić problem, ponieważ neguje możliwość analizowania i identyfikowania problemów dobrostanu marynarzy o zasięgu międzynarodowym.

Zdaniem autorów i sponsorów tej poprawki, charakter tych danych najlepiej pasuje do MOP, ponieważ jest to kwestia dobrostanu marynarzy oraz zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy; oraz posiadanie tych informacji w postaci globalnego zbioru danych pozwoli na lepszą ocenę ofiar śmiertelnych na morzu, umożliwiając zainteresowanym stronom (tj. przedstawicielom marynarzy, przedstawicielom spółek żeglugowych, rządowi, naukowcom itp.) przyjęcia bardziej ukierunkowanego podejścia do obszarów niepokojących, takich jak zdrowie psychiczne.

Dlatego celem niniejszej propozycji jest zmiana MLC z 2006 r. w celu zapewnienia możliwości rejestrowania wszystkich danych o zgonach na morzu w zrozumiałym formacie i nałożenia odpowiedzialności na właściwy organ do zgłaszania wszystkich ofiar śmiertelnych do MOP. Aby upewnić się, że zostało to odpowiednio uchwycone, należy zaproponować wprowadzenie zmian zarówno do Norm, jak i Wytycznych MLC, 2006.

Oдноśne względy

Dostępność tych informacji w postaci globalnego zbioru danych pozwoli na lepszą ocenę ofiar śmiertelnych na morzu, co pozwala na bardziej ukierunkowane podejście do obszarów budzących obawy.

Proponowana nowelizacja pozwoli osiągnąć powyższe cele bez wprowadzania dużego obciążenia administracyjnego właściwych organów.

Proponowana poprawka/poprawki

Proponuje się zastosowanie prostej globalnej taksonomii do przechwytywania, klasyfikowania i rejestrowania wszystkich ofiar śmiertelnych na morzu. Muszą mu towarzyszyć dane statku (numer IMO, lokalizacja, data i czas zdarzenia itp.). Pozwoli to na bardziej holistyczne podejście do dostarczania międzynarodowych danych razem w sensownym formacie do dalszych analiz.

W ramach tego podejścia należy rozważyć zachowanie poufności marynarzy.

Przed upublicznieniem wszystkie dane dotyczące śmiertelności marynarzy zostaną utajnione i wolne od jakichkolwiek informacji, które mogłyby zidentyfikować marynarzy, a więc dokładne daty, szczegóły statku i lokalizację ofiary śmiertelne zostaną zredagowane.

Poniższa prosta taksonomia w Tabeli 1 jest proponowana jako podstawa do dalszej klasyfikacji danych dotyczących śmiertelności:

Tabela 1. Prosta taksonomia klasyfikacji ofiar śmiertelnych na morzu

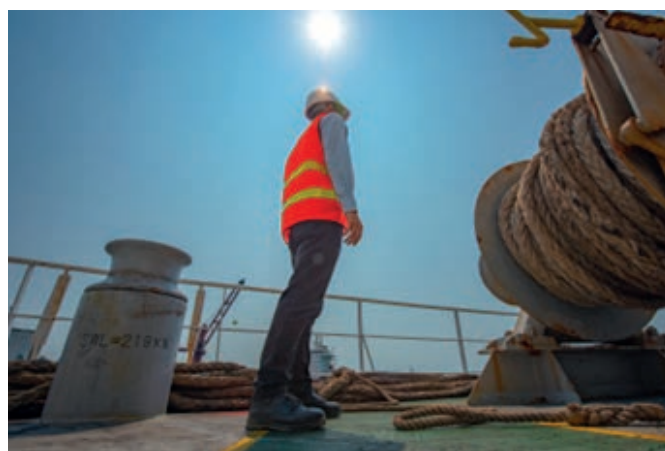
Przyczyna śmierci marynarza	Choroba/choroba
Przyczyna śmierci marynarza	Przyczyna naturalna
Przyczyna śmierci marynarza – domniemany zgon	Zaginięcie za burta
Przyczyna śmierci marynarza	Wypadek przy pracy
Przyczyna śmierci marynarza	Samobójstwo
Przyczyna śmierci marynarza	Domniemane samobójstwo
Przyczyna śmierci marynarza	Inna

Proponowana jest poprawka do MLC, 2006, część A Kodeksu (obowiązkowe normy) i część B (nieobowiązkowe wytyczne), aby

wesprzeć porównywanie tego zbioru danych przez MOP.

Zamiarem byłoby wzmocnienie wymogów sprawozdawczych przez właściwy organ zgodnie z normą A4.3,ust. 5 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. w celu wprowadzenia takiej zmiany, aby umożliwić odpowiednie gromadzenie i zestawianie danych zgłoszonych do MOP.

Wyjaśnienie maksymalnego okresu służby na statku.



Zdjęcie: canva.com

Propozycja No. 12 (Rządy)

Australia, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Grecja, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Holandia, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwecja

Tło

Pandemia COVID-19 miała niszczycielskie skutki na całym świecie, szczególnie na załogę zmiany. Wielu marynarzom odmówiono prawa do repatriacji po 11 miesiącach na pokładzie oraz zjawiska wyczerpania fizycznego i psychicznego, niepokoju, choroby, a nawet samobójstwa zgłoszone.

Przedstawiciele marynarzy i armatorów oraz rządy wielokrotnie wzywały do działań mających na celu rozwiązanie tego problemu na poziomie krajowym i międzynarodowym.

MLC, 2006 obecnie zapewnia marynarzom prawo do repatriacji, gdy maksymalny czas

trwania okresów służby na statku, po których marynarz jest uprawniony do repatriacji, takie okresy są krótsze niż 12 miesięcy (Standard A2.5.1, paragraf 2(b)).

Niemniej jednak przepis ten nie jest wystarczający, aby chronić marynarzy i uniknąć sytuacji, w których marynarze pozostają na pokładzie po przekroczeniu maksymalnego okresu służby na statku. Cztery główne powody wyjaśniają, dlaczego wielu marynarzy znajduje się na pokładach statków przez 11 miesięcy okresów służby na statku:

- Domyślny maksymalny okres 11 miesięcy nie jest wyraźnie określony w treści Kodeksu MLC, 2006, ale wynika z powtórzonej interpretacji przez CEACR.
- Marynarze mogą zdecydować, że nie będą korzystać z tego uprawnienia, gdy się ono pojawi (chyba, że prawo państwa bandery zabrania dokonywania takiego wyboru) i pozostaje na pokładzie po 11 miesiącach.
- Państwa bandery dopuściły szerokie wyjątki dotyczące rezygnacji z corocznego urlopu i pozostania na statku po 11 miesiącach, na podstawie normy A2.4 ust.
- Maksymalny czas trwania okresów służby na statku nie jest kwestią inspekcji państwa bandery dla certyfikacji i inspekcji kontrolnych państwa portu określonych w załącznikach A5-I i A5-III.

Z powyższych powodów na statku wielu marynarzy pozostaje 11 miesięcy i w związku z tym istnieje potrzeba doprecyzowania aktualnych standardów urlopu wypoczynkowego i repatriację w celu ograniczenia sytuacji, w których marynarze mogą pozostać na pokładzie poza ten maksymalny czas trwania.

Cel

Marynarze przebywający na pokładzie dłużej niż 11 miesięcy stanowią zagrożenie dla ich zdrowia i bezpieczeństwa a także wpływa to na bezpieczeństwo żeglugi morskiej. Aby rozwiązać ten problem i wypełnić luki, powinien istnieć jasny i wiążący maksymalny czas trwania okresów służby na pokładzie, a mianowicie 11 miesięcy (omówione w normie A2.4, normie A2.5.1 i wytycznej B2.5.1). Wyjątki od tego maksymalnego czasu trwania

okresów świadczenia usług powinny być przyznawane tylko wtedy, gdy spełnione jest kilka warunków: w należycie uzasadnionych wyjątkowych przypadkach przewidzianych przez właściwy organ dnia indywidualnie dla każdego przypadku i za świadomą zgodą zainteresowanego marynarza na piśmie.

Po upływie tych 11 miesięcy marynarze powinni zostać repatriowani (należy się zwrócić) w normie A2.5.1 i wytycznej B2.5.1).

Ponadto maksymalny czas trwania służby na pokładzie powinien być również egzekwowany przez inspektorów państwa bandery do celów certyfikacji statków i przez PSCO (dodatki A5-I i A5-III). Ten maksymalny czas trwania usług określony przez państwa bandery powinien być określony w DMLC (jako punkt 17 – Załącznik A5-II).

Zainteresowani marynarze należący do NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” mogą zapoznać się w biurach KSMMiR NSZZ „S” w Szczecinie i w Gdyni z następującymi dokumentami przetłumaczonymi z języka angielskiego na język polski:

- *projekty poprawek do MLC 2006,*
- *informacje pozwalające wspierać inicjatywę wprowadzania danej poprawki,*
- *aneksy stanowiące podstawę do uzasadnienia konieczności wprowadzenia poprawek przez Grupę Marynarzy.*

Aneksy mają różny charakter, od publikacji naukowych, po informacje prasowe i publicystykę.

Cztery poprawki ze wszystkich 12 zgłoszonych poprawek, które nie zostały przyjęte:

- *marynarska umowa o pracę - poprawka 7*
- *repatriacja - poprawka 8*
- *zabezpieczenia finansowe - poprawka 10*
- *wyjaśnienie maksymalnego okresu służby na statku - poprawka 12*

W sprawie nieprzyjętych poprawek zamieszczamy komentarz ITF.



Zdjęcie: Strona internetowa ITF

Marynarze uzyskują zobowiązanie do obowiązkowego dostępu do internetu w prawie międzynarodowym

Aktualizacja Konwencji o Pracy na Morzu (MLC) z 2006 roku daje marynarzom prawo do obowiązkowej łączności społecznej – w tym dostępu do internetu – ale rozczarowujący jest fakt, że armatorzy i rządy mogą próbować pobierać za to opłaty.

MLC to międzynarodowa konwencja mająca na celu ochronę praw marynarzy, ratyfikowana przez ponad 100 krajów, które reprezentują ponad 90% światowej floty. Jednym z jej postanowień jest to aby rządy i armatorzy oraz przedstawiciele marynarzy spotykali się okresowo żeby poddawać konwencję przeglądowi i aktualizować ją. Ostatnie spotkanie Specjalnego Komitetu Trójstronnego (STC) zakończyło się 13 maja br. w Genewie i na spotkaniu tym uzgodniono szereg zmian, w tym zobowiązanie do lepszej łączności społecznej dla marynarzy.

„Okres pandemii COVID wiele nas nauczył i to skłoniło nas do udoskonalenia MLC” powiedział Mark Dickinson, wiceprzewodniczący Sekcji Marynarzy Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF, współprzewodniczący STC i rzecznik prasowy Grupy Marynarzy).

„Długotrwała praca na morzu może powodować izolację” powiedział Dickinson *„a brak kontaktu ze światem zewnętrznym może mieć poważne konsekwencje dla dobrego samopoczucia marynarzy – czego najgorsze skutki widzieliśmy podczas pandemii COVID”.*

„Możliwość utrzymywania kontaktu z rodziną i przyjaciółmi to nie tylko coś miłego ale to także podstawowe prawo człowieka. Dlatego tak mocno walczyliśmy o to aby marynarzom dano dostęp do internetu i aby to zostało zapisane w MLC.”

Pomimo tego, że statki mają już technologie, które umożliwiają dostęp do internetu, to armatorzy tylko przyglądali się tej sytuacji. Nalegali aby mogli ograniczać dostęp i pobierać opłaty od marynarzy za łączność z internetem.

Grupa Marynarzy lobbowała aby zapewnić, że jakiegokolwiek opłaty nakładane na marynarzy będą stanowić wyjątki i jeśli już zostaną nałożone to będzie to w pełni uzasadnione. Zachęcano również rządy do zwiększenia dostępności do internetu w portach i związanych z nimi kotwicowiskami bez ponoszenia kosztów przez marynarzy.

Utrzymano archaiczne prawo do repatriacji

Podczas spotkania nie udało się osiągnąć porozumienia w sprawie zmian w warunkach MLC dotyczących repatriacji, których domagała się Grupa Marynarzy. Grupa zażądała aby zakres odpowiedzialności armatorów za repatriację marynarzy po zakończeniu ich kontraktów został rozszerzony do momentu, w którym marynarze znajdują się w swoim miejscu zamieszkania.

W przypadku większości marynarzy podróż do domu jest znacznie dłuższa niż pokrywana obecnie przez armatorów. Na przykład dla Filipińczyka, który mieszka w Davao, jego podróż – według armatora – kończy się w Manili, 1600 mil od domu. Musi ponieść koszty podróży lotniczej, trwającej jeszcze około 2,5 godz. I w czasie tej ostatniej podróży pracodawca nie pokrywa już kosztów ubezpieczenia, leczenia czy innych kosztów.

Jak zaobserwowaliśmy to w czasie pandemii wielu marynarzy odczuło negatywny wpływ

środków kwarantanny wprowadzonych w wielu krajach, co zwiększyło ryzyko zakłóceń i kosztów dotarcia marynarzy do ich faktycznego miejsca zamieszkania.

„Właściciele statków od razu odrzucili naszą propozycję, pomimo prób zapewnienia kompromisu” – powiedział Dickinson. „Jako przedstawiciele marynarzy jesteśmy rozczarowani taką postawą. Jesteśmy pod wrażeniem wsparcia niektórych rządów ale mimo to, po raz pierwszy w historii STC, jedna grupa bezpośrednio odrzuciła proponowaną poprawkę”.

Sekretarz Generalny ITF powiedział, że odmowa armatorów negocjowania w tej sprawie jest szczególnie bolesna, biorąc pod uwagę to, co znosili marynarze, których dotknęły ograniczenia COVID.

„To wstyd, że po całym okresie współpracy podczas pandemii, kiedy pracowaliśmy razem w całej branży by bronić praw marynarzy, armatorzy w ogóle nie zaangażowali się w dialog w szczególnie tak ważnej dla ich pracowników kwestii. Jestem pewien, że koszty zarządu armatorów są pokrywane w całości, „od drzwi do drzwi”, dlatego więc marynarze nie mieliby zasługiwać na takie samo prawo, zwłaszcza biorąc pod uwagę kryzys kosztów utrzymania, z którym wielu się boryka.”

Grupa rządów UE starała się również o wprowadzenie poprawki zapewniającej jaśniejsze określenie zobowiązania odnoszącego się do maksymalnego okresu pracy jaki marynarze mogą przebywać na morzu (wynoszącego obecnie 11 miesięcy) zanim armatorzy będą zobowiązani sprowadzić ich do domu. Armatorzy i niektóre rządy nalegały na elastyczność w tej sprawie i domagały się aby marynarze, zanim zostaną zakwalifikowani do zejścia, przebywali na morzu 12 miesięcy, szczególnie w przypadku praktykantów. Grupa marynarzy odmówiła poddania się w tej sprawie, powołując się na przemęczenie i obawy dotyczące bezpieczeństwa żegluga.

„Trudno uwierzyć, że w 2022 roku musimy udowodniać, że 12-miesięczna praca to za długo” – powiedział Cotton. „I nawet nie bierze się pod uwagę faktu, że liczba załóg zmniejszyła się o połowę i faktu, że urlop na

ładzie jest teraz bardziej ograniczony niż kiedykolwiek wcześniej. Armatorzy twierdzą, że wybór należy do marynarzy ale oni, mając pełną władzę, stwarzają warunki dla pracy przymusowej”.

Inne zmiany

STC zgodził się na szereg istotnych zmian w MLC, w tym:

Sprzęt ochrony osobistej na pokładzie musi być dostępny w rozmiarach dostosowanych do marynarzy, w tym dla kobiet.

Lepszy dostęp do bezpłatnej wody pitnej, wysokiej jakości i zbilansowanej diety w ramach zasad dotyczących żywności.

Wyjaśnienie odpowiedzialności rządów za dostarczanie marynarzom informacji na temat obowiązkowych systemów ochrony, które muszą zostać wprowadzone przez agencje rekrutacyjne i pośrednictwa pracy.

STC przyjął również kilka rezolucji, które będą kierować przyszłymi pracami Komitetu. Dotyczyły one dalszych prac nad wykorzeniem molestowania seksualnego na morzu, trwałości zabezpieczeń finansowych zapewnianych przez kluby P&I i ubezpieczycieli oraz możliwości marynarzy do egzekwowania umów o pracę przeciwko armatorom.

W swoich uwagach końcowych Dickinson powiedział, że jest rozczarowany, że od czasu wejścia w życie MLC wydaje się, że armatorzy skupiają się bardziej na uzgadnianiu zmian technicznych niż na rezolucjach wspierających ciągłą poprawę warunków marynarzy.

„Stracili z oczu pierwotną trójstronną wizję MLC, mającą na celu podniesienie minimalnych standardów dla marynarzy. Jeśli nie zmienią swego podejścia to będzie to miało głęboki wpływ na przyszłość branży żeglugaowej”.

Sekretarz Generalny ITF, Stephen Cotton, wezwał branżę do dalszego wspólnego stawiania czoła wyzwaniom, które przed nią stoją i wykorzystania okazji aby uczynić żeglugę przyzwoitą, bezpieczną i zapewniającą bezpieczne kariery dla marynarzy, zwłaszcza w celu przyciągnięcia kobiet do tej branży.

„Przez całą pandemię COVID ITF i ICS (International Chamber of Shipping - Międzynarodowa Izba Żegluga) współpracowały zgodnie,

również z innymi partnerami, więc byłoby teraz ogromną stratą gdybyśmy nie kontynuowali współpracy w tym duchu. Ale u podstaw tej współpracy musi leżeć godna praca dla marynarzy”.

UBEZPIECZENIA MARYNARZY.



**Dnia 25.08.2022 roku
Strona Pracowników Zespołu
Trójstronnego ds. Żeglugi
i Rybołówstwa Morskiego
reprezentująca:**

- **Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków**
- **Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”**
- **Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy**

zwróciła się do Rady Dialogu Społecznego z wnioskiem o wyrażenie opinii i zajęcie stanowiska w sprawie wdrożenia do polskiego porządku prawnego Konwencji o Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006) w zakresie zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy.

Strona Pracowników wskazała, 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. Ponadto Strona Pracowników przypomniała, że 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.

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).

W podręczniku opracowanym przez Departament Międzynarodowych Norm Pracy pt.: „Wytyczne dotyczące wdrożenia Konwencji Pracy na Morzu, 2006 oraz Zabezpieczenia Społecznego dla Marynarzy” czytamy między innymi:

„... 2.2.1 Prawo do ochrony społecznej

Ochrona społeczna przewidziana jest jako prawo wszystkich marynarzy w Artykule IV MLC, 2006, prawo jakie Państwo ratyfikujące ma obowiązek zagwarantować.

Artykuł IV – Zatrudnienie marynarzy i prawa społeczne

Każdy marynarz ma prawo do ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i innych form ochrony socjalnej.

Każdy członek zapewni, w granicach swojej jurysdykcji, że prawa marynarzy w zakresie warunków zatrudnienia oraz ich prawa socjalne określone w poprzednich ustępach niniejszego Artykułu są w pełni wprowadzone w życie zgodnie z wymaganiami Konwencji.

O ile nie zostanie to inaczej stwierdzone w Konwencji, takie wprowadzenie w życie może być osiągnięte poprzez krajowej przepisy prawne, układy zbiorowe pracy lub inne środki albo praktykę.

Odzwierciedlając koncepcję ochrony społecznej MOP, określenie to stosowane jest w MLC, 2006, w szerszym sensie: w oparciu o Tytuł 4 MLC 2006, i oznacza ochronę społeczną jako ochronę zdrowia, opiekę medyczną, opiekę socjalną i ochronę zabezpieczenia społecznego. Ochrona społeczna w oparciu o Tytuł 4 MLC, 2006, zajmuje się opieką medyczną na statku i na lądzie (Prawidło 4.1), odpowiedzialnością armatorów (Prawidło 4.2) oraz zabezpieczeniami społecznymi (Prawidło 4.5).

2.2.2 Wdrożenie i egzekwowanie ochrony społecznej

Generalna zasada dotycząca obowiązków Państw ratyfikujących w zakresie wdrażania i egzekwowania zawarta jest w Artykule V MLC, 2006, stanowiącym, że:

Każdy Członek wdroży i egzekwować będzie przepisy prawne lub inne rozwiązania, które przyjął w celu wypełnienia zobowiązań wynikających z niniejszej Konwencji w odniesieniu do statków i marynarzy podlegających jego jurysdykcji.

Większość obowiązków w MLC, 2006, skierowane jest do Państwa bandery i właściwych władz w Państwach bandery w znacznej mierze w związku z ustanawianiem i egze-

kwowaniem norm dla statków i marynarzy, ze względu na międzynarodową odpowiedzialność za statki podnoszące ich banderę. Istnieje jednak kilka Prawideł w MLC, 2006, skierowanych do krajów będących miejscem zamieszkania marynarzy lub ich przynależności państwowej. Na kraje te nałożono, co opisane jest jako „Obowiązki dostarczycieli pracowników” (Prawidło 5.3, MLC, 2006).

Prawidło 5.3 – Obowiązki dostarczycieli pracowników

Cel: Zapewnienie wdrożenia przez każdego członka jego obowiązków zawartych w niniejszej Konwencji, odnoszących się, do naboru i pośrednictwa pracy marynarzy oraz zapewnienia zabezpieczenia społecznego jego marynarzy.

Bez szkody dla zasady odpowiedzialności każdego członka za warunki pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę. Członek jest również zobowiązany do wdrożenia niniejszej Konwencji w odniesieniu do naboru i pośrednictwa pracy marynarzy, a także do zabezpieczenia społecznego marynarzy, którzy są jego obywatelami lub rezydentami albo w inny sposób zamieszkują na jego terytorium w stopniu, w jakim takie zobowiązanie jest określone przez niniejszą Konwencję. ...”

Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego od momentu ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP – MLC, 2006 podnosiła i wniosowała do Strony Rządowej konieczność uregulowania marynarskich ubezpieczeń społecznych zgodnie z literą Konwencji MOP – MLC, 2006. Niestety pomimo upływu 9 lat od ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP – MLC, 2006, nie został zainicjowany proces legislacyjny w celu objęcia zabezpieczeniem społecznym wszystkich polskich marynarzy.



Zdjęcie: canva.pl

Strona Pracowników zwróciła 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.

Strona Pracowników przywołała:

„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.

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

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 ubezpieczenia 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 żegludowym. 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...”.

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.



Strona Pracowników przypominała wybrane wystąpienia do Strony Rządowej w sprawie zabezpieczeń społecznych marynarzy. Na wczesnym etapie tworzenia Założeń do Ustawy o 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.

USTAWA
z dnia 5 sierpnia 2015
o pracy na morzu^{1), 2)}

Rozdział I
Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa reguluje:

- 1) prawa i obowiązki stron stosunku pracy na przynależności;
- 2) pośrednictwo pracy dla poszukujących prac;
- 3) wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą;
- 4) warunki pracy i życia marynarzy na statkach mor.

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

Dnia 30 lipca 2015 roku Strona Pracowników przekazała Notę Posłowi na Sejm RP Panu Kazimierzowi Smolińskiemu dot. stanowiska marynarskich związków zawodowych w sprawie rządowego projektu Ustawy pracy na morzu.

Niestety 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.

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 MGMiŻŚ, 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 MGMiŻŚ, MRPiPS oraz Kancelarii Prezydenta RP oraz powiązanie sprawy ubezpieczeń z kwestią polskiej bandery. Konieczne jest porozumienie pomiędzy resortami, gdyż inicjatywa prezydencka nie powinna budzić

napieć 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 **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 **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. ...”.

Dnia 23.05.2022 roku Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy skierował wystąpienie do Przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:

„... W omawianym zakresie warto przejrzeć sprawozdania Rządu Rzeczypospolitej składane do MOP ze stosowania Konwencji MLC. Na przykład w znanym nam dokumencie datowanym na 30.06.2016 podaje się, że wszystkie tytuły świadczeń z ubezpieczenia społecznego mają zastosowanie do marynarzy. Co prawdą nie jest, niestety. ...”.

Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego stanowczo sprzeciwiła 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 zostało zacytowanych jedynie kilka wybranych dokumentów, wystąpień Strony Pracowników i Strony Pracodawców oraz

odmowę realizacji postulatu przez Stronę Rządową.

Strona Pracowników zwróciła również uwagę, że obecna sytuacja i brak efektów działalności Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego zmusza Stronę Pracowników do skierowania wniosku 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.



W ubiegłym roku, pomimo restrykcji „covidowych”, inspektorzy ITF odzyskali 37,5 mln dolarów niewypłaconych pensji



Jak ujawniła w opublikowanych danych Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) w ubiegłym roku związkowi inspektorzy statków odzyskali ponad 37 milionów dolarów niewypłaconego wynagrodzenia należnego marynarzom.

W 2021 roku, pomimo ograniczeń COVID-19 uniemożliwiających inspektorom wejście na pokłady statków przez większą część roku, 125 inspektorów i koordynatorów ITF przeprowadziło 7265 inspekcji aby wesprzeć tysiące marynarzy z roszczeniami dotyczącymi wynagrodzeń i problemami związanymi z repatriacją. Inspektorzy ITF zyskują swoją reputację, ponieważ wchodzą na pokład i „kontrolują” statki. Edukują marynarzy na temat ich praw i wspierają załogę w ich egzekwowaniu. Obsługują ponad 100 portów w 50 krajach.



Na zdjęciu: Inspektor ITF z Los Angeles Stefan Mueller-Dombois wchodzi na statek i rozmawia z załogą. Podczas tej wizyty do Stefana dołącza nowy rekrut Ryan Brazeau. Ograniczenia COVID w portach uniemożliwiły wielu inspektorom wejście na pokład statków przez większą część zeszłego roku. | (Źródło: Ryan Brazeau)

Inspektorzy są szkoleni w wykrywaniu przejawów wyzysku, przepracowania – a nawet oznak pracy przymusowej i współczesnego niewolnictwa. Na wielu statkach inspektorzy mają prawo sprawdzać potwierdzenia wypłaty wynagrodzeń, umowy o pracę oraz przeglądać zarejestrowane godziny pracy i odpoczynku.

„To nic niezwykłego, że armator płaci załodze według złej stawki lub niższej niż stawka określona w umowie o pracę obejmującej statek”, powiedział Steve Trowsdale, koordynator inspektoratu ITF.

„Załoga może na ogół ustalić, kiedy jest za mało opłacana. I wtedy kontaktują się z nami. Inspektorzy ITF pomagają marynarzom odzyskać to, co im się należy”.

W sumie w 2021 roku, ITF odzyskała 37 591 331 USD w postaci niewypłaconych wynagrodzeń i zobowiązań od armatorów

Trowsdale powiedział, że zakres roszczeń płacowych marynarzy zmienił się: „Niepokojąco obserwujemy wzrost liczby marynarzy zgłaszających niewypłacanie wynagrodzeń przez okres dwóch miesięcy lub dłuższy, co faktycznie spełnia definicję określoną przez MOP jako porzucenie”.

„Marynarze mogą myśleć, że to normalne, że przez kilka miesięcy nie otrzymują zapłaty, czekając, aż armator załatwi sprawę finansowania, ale muszą mieć świadomość, że brak płatności może być również znakiem, że armator nie zamierza zapłacić i chce ich porzucić.”.

Na zdjęciu: Inspektor ITF uważnie obserwuje, jak kapitan statku wylicza należne, ale jeszcze niewypłacone pensje załodze. Większość marynarzy pracujących na arenie międzynarodowej otrzymuje wynagrodzenie w dolarach amerykańskich.)

W zeszłym roku ITF zgłosiła do Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) 85 przypadków porzucenia, co stanowi historyczny rekord. W wielu z tych przypadków porzucona załoga czekała już od kilku tygodni czy miesięcy na niewypłacone zarobki – w tym ci na pokładzie MV Lidii, statku, który w wyniku tajfunu utknął na mieliźnie.

Inspektor ITF z siedzibą w Hongkongu, Jason Lam, pomógł ośmiu mianmarskim marynarzom, którzy stanowili załogę MV Lidia, odzyskać prawie 30 tys. USD. Armator odmówił wypłaty należnego im dwumiesięcznego wynagrodzenia, porzucając ich i wykluczając jakąkolwiek pomoc w powrocie do domu.

Tygodnie kampanii prowadzonej przez Lama w imieniu marynarzy spowodowały, że 2 listopada 2021 roku załoga poleciała do domu z pełną wypłatą w ręku.



Na zdjęciu: Marynarze z Mjanmaru, którzy po tajfunie prawie zostali rozbitkami - sfotografowani w drodze do domu z Hongkongu, po tym, jak inspektor ITF Jason Lam pomógł im odzyskać prawie 30 000 dolarów niezapłaconej pensji)

W czasie kryzysu związanego ze zmianą załogi inspektorzy ITF sprowadzili do domu tysiące marynarzy

Trowsdale powiedział, że inspektorzy nie dopuścili do tego, aby bariery związane z COVID-19 powstrzymały ich od wspierania potrzebujących marynarzy, potrafili dostosować się i znaleźć nowe sposoby pracy.



„Jestem niezwykle dumny z pracy, jaką nasi inspektorzy wykonali, aby wspierać marynarzy w ciągu ostatniego roku, często pracując w obliczu niezwykle trudnych okoliczności” – powiedział. „Zawsze niezwykle ważne dla nas było, aby nasz zespół mógł fizycznie dotrzeć do marynarzy – wejść na pokład statków i edukować załogę w zakresie ich praw. Tak więc, gdy ograniczenia COVID-19 stały się wyzwaniem dla inspektorów, aby wejść na pokład statków, pojawiło się prawdziwe pytanie: „Co się stanie z marynarzami, którzy nas potrzebują?””.

Gdy na początku 2021 roku, kryzys związany ze zmianą załogi pogorszył się, skrzynki odbiorcze ITF wypełniła fala próśb od członków załóg desperacko pragnących zejść ze statków i wrócić do domu. Ograniczenia graniczne związane z COVID-19 były podstawową przyczyną kryzysu związanego z podmianami, który w jego najgorszym momencie, dotknął około 400 000 marynarzy. Ale na niektórych statkach inne, bardziej złowrogi czynniki miały wpływ na zatrzymywanie załogi z dala od rodzin.

„Istnieją dowody na to, że niektórzy armatorzy wykorzystywali COVID-19 jako wymówkę, aby zatrzymać marynarzy w pracy ponad okres pierwotnych umów iz całkowitym naruszeniem praw człowieka oraz praw pracowniczych tych marynarzy” – powiedział Trowsdale. „Na szczęście w tej sytuacji nasz zespół okazał się na tyle mądry by mimo wszystko udało się sprowadzić do domu tysiące marynarzy”.

„Utrzymywanie załogi na pokładzie i udawanie, że ma się związane ręce, mogło zaoszczędzić tym pracodawcom kilka dolarów na opłatach lotniczych, ale w dzisiejszym społeczeństwie tego rodzaju zachowanie nie może przejść niezauważone. Nie ma już cieni, w których można się ukrywać, jeśli chodzi o odpowiedzialność w globalnym łańcuchu dostaw” – powiedział.

Statystyki inspekcji:

Razem: 7265 inspekcji w 2021 roku.

Wnioski od załogi lub marynarzy indywidualnych: 1861 w 2021 roku (25,6% całości) .
Inspekcje rutynowe: 2870 w 2021 roku (39,5% całości)



Na zdjęciu: Koordynator Inspektoratu ITF Steve Trowsdale

Naruszenie warunków umowy było największym zaniedbaniem armatorów zauważonym w 2021 roku – 1795 przypadków na 7265 inspekcji. Termin naruszenie obejmuje bezprawne przedłużanie okresów pracy, niedopuszczalne lub niebezpieczne warunki pracy oraz nieprzestrzeganie uzgodnionych stawek wynagrodzenia.

Prawa marynarzy można znaleźć w różnych źródłach. Wszyscy marynarze mają prawa określone przez Międzynarodową Organizację Pracy i zawarte w Konwencji o Pracy na Morzu, zwanej czasem „Kartą Praw Marynarzy”. Ponadto załoga ma także prawa należne im zgodnie z różnymi prawami narodowymi, przepisami kraju bandery oraz wynikające z układów zbiorowych pracy.

W 2021 roku ITF wyznaczyła nowych inspektorów w Australii, Chorwacji, Finlandii, Irlandii, Norwegii, na Filipinach i w Hiszpanii.

Jeśli jesteś marynarzem, który potrzebuje wsparcia lub potrzebujesz dalszych wyjaśnień dotyczących twoich praw na pokładzie, skontaktuj się z nami pod adresem: seafsupport@itf.org.uk

Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców) z dnia 19.08.2022 roku.



Najnowsze łodzie pilotowe zostały ochrzczone w Porcie Gdańsk.



Zdjęcie: www.gdanskpilot.pl

Dnia 30 września br w porcie Gdańsk odbył się chrzest morski dwóch nowych łodzi pilotowych „PILOT 23” i „PILOT 24” dla pilotów morskich z Przedsiębiorstwa Usług Morskich „Gdańsk Pilot”.

Łodzie pilotowe zostały wybudowane w Finlandii.

Matką chrzestną łodzi „PILOT 23” została **Marzena Stando** od ponad 20 lat prowadząca księgowość i biuro firmy „Gdańsk-Pilot”.

Matką chrzestną łodzi „PILOT 24” została natomiast **Magdalena Karp** - Sekretarz Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.



Na zdjęciu: Magdalena Karp, zdjęcie: gospodarka.morska.pl

Przywilej chrztu morskiego łodzi pilotowej „PILOT 24” jest szczególnym wyróżnieniem koleżanki Magdaleny Karp oraz KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.

Poświęcenia łodzi pilotowych dokonał **Ojciec Edward Prac** - Dyrektor Duszpasterstwa Ludzi Morza.

Mariusz Narkiewicz – Przewodniczący KM NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich podczas powitania gości i przedstawienia matek chrzestnych, zwrócił się do koleżanki Magdaleny Karp, podziękował za dotychczasową współpracę i powiedział między innymi: „... mogliśmy i możemy wspólnie skoncentrować się na utrzymaniu znaczenia tych kilku prostych, i jakże ważnych słów: niezależność, samorządność i solidarność, i z wielkiej, i z małej litery. Magda, z serca dziękuję za przyjaźń bo to jedyne słowo jakim potrafię nazwać naszą znajomość i współpracę. Dziękuję Magda...”.

Pilot 23 i Pilot 24 są to bliźniacze łodzie, które powstały na zamówienie Gdańsk-Pilot w fińskiej stoczni Kewatec Shipyards w Kokkoli. Mierzą po 16,20 metra długości i 4,60 metra szerokości, mają zanurzenie wynoszące 1,30 metra.

Dzięki dwóm silnikom Caterpillar o mocy 560 koni mechanicznych każdy, łodzie mogą rozwinać prędkość do 26 węzłów.

Konstrukcja łodzi zapewnia samoodwracalność w przypadku wywrócenia. Zadaniem każdej z łodzi będzie dostarczanie na pokłady statków wchodzących do Portu Gdańsk pilotów oraz podejmowanie ich i odstawienie na ląd ze statków wychodzących.

Informacje z OZ/OM wchodzących w skład KSMMiR NSZZ „S”

Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków

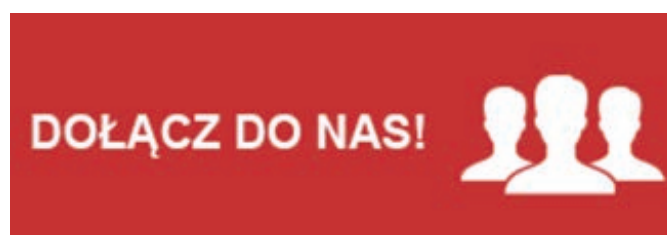


Jeżeli zastanawiasz się jeszcze czy warto należeć do Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków odpowiedź jest prosta. WARTO.

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 ul. Szczecińska 22/ LU2



Organizacja Marynarzy Kontraktowych



Jeżeli podejmiesz decyzje o przystąpieniu do OMK, wypełnij deklarację członkowską on line na stronie internetowej www.omk.org.pl

- W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc finansową w zakresie kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 7.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas

z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, statku, warunków zatrudnienia, z prośbą o poradę.

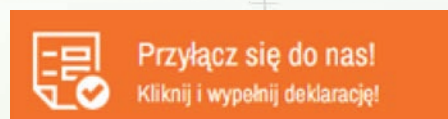
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez Kancelarię Doradztwa Podatkowego z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
- Możesz również skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.

Doradzamy , pomagamy , prowadzimy roszczenia w przypadku kłopotów wynikających z pracy na statku - opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne.

Zabezpieczamy marynarzy należących do OMK / ITF i ich rodziny, oferując dedykowane programy wsparcia.

- Jako jedyni w Polsce utworzyliśmy program wsparcia rentowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej. Marynarz w razie ciężkiej choroby lub po wypadku, który nie może wykonywać pracy na morzu , może liczyć na wsparcia finansowe. Z tego Funduszu również pomagamy finansowo marynarzom w wykonywaniu testów na obecność COVID-19.
- Marynarze należący do OMK mają możliwość w trudnych chwilach skorzystać z Funduszu Zapomóg Bezzwrotnych.
- Oferujemy możliwość przystąpienia do grupowego ubezpieczenia zdrowotnego marynarzy w PZU.
- Przekazujemy również wsparcie finansowe przy powiększeniu rodziny oraz przy śmierci najbliższych.
- Kontynuujemy program dodatkowego ubezpieczenia podstawowego i grupowego NNW obejmującego również strefę działań pirackich.

Wspieramy marynarzy, którzy mają trudność w ocenie swojej sytuacji podatkowej. Raz na dwa lata każdy marynarz z OMK może skorzystać na koszt OMK z doradztwa podatkowego w specjalizującej się w podatkach marynarskich Kancelarii.



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***



**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 KSMMiR NSZZ Solidarność:

www.solidarnosc.nms.org.pl

NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków
ul. Szczecińska 22/LU 2
81-326 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



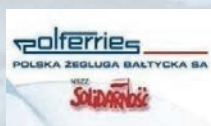
NSZZ „S” przy Polskiej
Żegludzie Morskiej
Plac Rodła 8
70-419 Szczecin
Tel: +48 91 359 40 84
e-mail: pzmsolidarnosc@wp.pl
e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl



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 Żegludzie 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.pilot@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
ul. Szczecińska 22/LU 2
81-326 Gdynia
e-mail: daleki_grzegorz@itf.org.uk
tel: +48 514 430 374



SOLIDARNOŚĆ
z Ukrainą