Biuletyn Marynarski
Międzynarodowa Federacja Transportowców
nr 23/2009

Co oznacza kryzys żeglugowy dla marynarzy?

Polish

Patrice Terraz

Pomaganie w przetrwaniu na morzu

Kampania ITF przeciwko tanim banderom

Na czele działalności ITF w branży morskiej znajduje się kampania marynarzy i dokerów na całym świecie przeciwko przenoszeniu statków pod tanie bandery (FoC) dla unikania przepisów i warunków narodowych oraz związków zawodowych.

Kampania ma dwie strony: politycznie – ITF walczy z rządami i organami międzynarodowymi o zapewnienie „prawdziwego powiązania" między właścicielem statku i banderą, jaką on podnosi; związkowo – afilianci ITF walczą o ustanowienie możliwych do zaakceptowania minimalnych wynagrodzeń i norm socjalnych na wszystkich statkach FoC.

W efekcie, związki starają się uzgodnić warunki, które osiągają co najmniej normy wyznaczone przez Komitet Uczciwych Praktyk – wspólny organ marynarzy i dokerów aprobujący kampanię przeciwko FoC. W ostatnich latach ITF negocjowała międzynarodowy układ zbiorowy pracy z rosnącą grupą operatorów w ramach Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego, zapewniając porównywalne normy, ale stosowane z większą elastycznością.

Marynarze wynajęci do pracy na statkach FoC otrzymują często surowe polecenia zakazujące kontaktowania się z ITF. Niektórzy z nich podpisywać muszą kontrakty, w których przyjmują na siebie takie zobowiązanie. Istnieją nawet tacy pracodawcy, którzy podpisują układ ITF a potem oszukują swoje załogi wypłacając im niższe wynagrodzenia – praktyka taka znana jest pod nazwą podwójnej buchalterii. Marynarze na statkach FoC mający problemy z wynagrodzeniami i warunkami, albo jakiekolwiek inne skargi dotyczące sposobu ich traktowania , mogą skontaktować się z ITF bezpośrednio (patrz nasze adresy i numery na stronie 21), albo z jednym z naszych inspektorów znajdujących się w portach całego świata (patrz mapa na stronach środkowych i szczegóły na jej odwrocie).

www.seafarers.org

Biuletyn Marynarski

nr 23/2009

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

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

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

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

ISSN-1896-8600

4-13 **W skrócie** Jak ITF pomaga marynarzom

14-16 **Kryzys gospodarczy** Co globalna depresja będzie znaczyła dla marynarzy

17-19 **Odmowa dostępu** Po pięciu latach, jaki wpływ ma kodeks ISPS na swobodę marynarzy ?

20 **Aktywiści z Indii** Nowy projekt w Azji ma na celu przeszkolenie marynarzy do inspekcjonowania statków

21-24 **Inspektorzy ITF** 4-stronicowy przewodnik – do wyrwania – ze szczegółami kontaktowymi inspektorów na całym świecie

25 **Tanie bandery** Najnowsza lista

26 **Fakty i liczby** Tabela floty światowej

27-29 **Morderstwo na morzu** Specjalny raport w sprawie birmańskich, migrujących rybaków i nadużyć praw człowieka, jakich doświadczają

30 **Skontaktuj się** Potrzebujesz pomocy ? Wypełnij tę stronę i przefaksuj do ITF aby nas powiadomić

31 **Porada kontraktowa** Przeczytaj zanim podpiszesz

32-33 **Hebei Spirit** Pełna historia kryminalizacji dwóch marynarzy z Indii

34-35 **Zjednoczeni przetrwamy** Historia relacji między dokerami i marynarzami

36-37 **Gorące powitanie** Marynarskie Powiernictwo ITF finansuje nowe projekty pomagania marynarzom, przyglądamy się niektórym z nich

38-39 **Sirius Star** Członek załogi uprowadzonego statku opowiada swoją historię

40-41 **Marynarska website ITF** Siedem powodów do zalogowania

42 **Quiz** Ile wiesz o ITF? Przetestuj rozum

Foto na okładce: Reuters/STR New

Międzynarodowa Federacja Transportowców

Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) jest międzynarodową federacją związków zawodowych transportu, reprezentującą 4 1/2 miliona pracowników transportu w 148 krajach. Założona w roku 1896, zorganizowana jest w sześciu sekcjach: marynarzy, kolejnictwa, transportu drogowego, lotnictwa cywilnego, żeglugi śródlądowej, rybołówstwa i usług turystycznych. Reprezentuje transportowców na poziomie światowym i promuje ich interesy poprzez globalne prowadzenie kampanii i solidarność. ITF jest jedną z 10 Globalnych Federacji Związkowych związanych z Międzynarodową Konfederacją Związków i częścią Globalnych grup Związkowych

Wypłata i koszty repatriacji dla rosyjskiej załogi

Załoga porzucona w brytyjskim porcie Liverpool wygrała swą walkę o odzyskanie zaległych wynagrodzeń i kosztów repatriacji.

14 rosyjskich marynarzy na statku *Stalingrad*, należącym do rosyjskiej firmy Sakhalin-MorTrans, miało czteromiesięczne zaległości w wynagrodzeniach, około 85.000 € (113.000 US$). Statek został aresztowany z powodu nieopłacania rachunków.

Dan Bunkering, główny wierzyciel spółki, złożył wniosek o sprzedaż statku. Obiecał on wypłacić początkową kwotę 50.000 € na pokrycie kosztów repatriacji załogi oraz części zaległych wynagrodzeń pracowników, przy czym reszta miałaby zostać wypłacona w ciągu 14 dni od orzeczenia sądowego o należnych płatnościach.

Inspektor ITF Tommy Molloy skomentował: „Jest to dobry rezultat dla załogi, należy pochwalić działającego w jej imieniu prawnika za jego pracę".

Dodał on: „Miejscowe grupy pomogły zbierać pieniądze na żywność i inne zaopatrzenie dla załogi; pozostawiona została ona bez zaspokojenia podstawowych potrzeb".

Sprawa w Kokkola zakończona zwycięstwem płacowym załogi

Marynarze wygrali podwyżkę wynagrodzeń o niemal 100.000 US$ po wspólnym działaniu związkowym, podczas tygodnia akcji na Bałtyku.

Podczas tygodnia akcji, fiński zespół inspekcyjny odwiedził statek pod banderą Hong Kongu *Idefix Bulker* w porcie Kokkola i stwierdził, że 24 członków załogi nie dysponuje jakimkolwiek układem zbiorowym. Zarządzanie statkiem duńskiej własności, albo czarterowanym, przekazane zostało Cosco Wallem w Hong Kongu.

Fiński Związek Marynarzy (FSU) zareagował poprzez zwrócenie się do kompanii o podpisanie standardowego układu zbiorowego ITF dla członków załogi i wypłacenie im wynagrodzeń zgodnie z takim układem. Cosco Wallem stwierdziła, że nie istnieje układ zbiorowy ale firma chciałaby podpisać takowy ze związkami z Hong Kongu. FSU, po konsultacji ze związkami zawodowymi w Hong Kongu, zareagował przesłaniem, że nie jest to możliwe do zaakceptowania.

Na szczęście pojawił się czas na negocjacje,

ponieważ przeładunek uległ spowolnieniu ze względu na obfite deszcze i oczekiwanie na nowy ładunek drewna, ale po dwóch tygodniach rozmów nadal nie było zadawalającego wyniku. FSU uznał, że nie ma innej drogi niż bojkot statku. Miejscowi dokerzy, członkowie Fińskiego Związku Transportowców AKT, okazali wsparcie poprzez zatrzymanie załadunku statku.

Bojkot odniósł natychmiastowy skutek i armator zgodził się objąć statek standardowym układem ITF i wypłacić załodze zaległe wynagrodzenia w kwocie 99.289 US$. Porozumienie podpisano w dniu 23 października 2008 i FSU, przy wsparciu kolegów dokerów, odwołano bojkot w południe tego samego dnia, równocześnie wznawiając załadunek. Należne pieniądze wpłynęły 27 października i zaległości wypłacono załodze w obecności inspektora ITF Jana Örn, który wraz ze swym kolegą Simo Nurmi, cały czas zajmował się sprawą.

Porozumienie płacowe dla estońskich marynarzy

Około 2.000 estońskich marynarzy skorzysta z trzyletniego porozumienia płacowego będącego wynikiem długich negocjacji pomiędzy ich związkiem a ich wielonarodowym pracodawcą promowym.

Afiliowany z ITF Estoński Niezależny Związek Marynarzy (ESIU), reprezentujący marynarzy zatrudnionych na statkach grupy Tallink, osiągnął porozumienie podczas negocjacji rozpoczętych w styczniu 2008 roku. Umowa przewidziała uzyskanie przez 2.000 marynarzy podwyżki o 25% od minionego września, poczym w roku 2009 dalszy wzrost wynagrodzeń o 9%, a dalsze 6% procent w roku 2010.

Do uzgodnień doszło po godzinnym strajku ostrzegawczym 4 sierpnia, kiedy 5 promów zatrzymano w estońskiej stolicy, Tallinie, a także w Helsinkach i Sztokholmie, gdzie związki fińskie i szwedzkie zorganizowały akcje solidarnościowe.

„Poświadczamy wolę spółki do zapewnienia miejsc pracy i płac przez następne trzy lata", stwierdziła Kaia Vask, przewodnicząca ESIU. „Podwyżka będzie stymulowała motywacje pracowników i pomoże poprawić jakość usług na promach. Premia za wysługę lat uznaje także wkład kwalifikowanych i doświadczonych pracowników. Zarząd spółki obiecał ponadto

Załoga wygrała 100.000 US$ przy pomocy ITF

Dzięki strajkowi Venedikt wygrywa płace

Ukraińscy marynarze zdołali w wyniku strajku odzyskać wynagrodzenia, kierując się poradą ITF. Muzaffer Civelek, inspektor ITF w Turcji, wyjaśnia co się stało.

● 3 czerwca 2008: starszy oficer na statku handlowym *Venedikt* skontaktował się z ITF w trakcie przejścia przez Dardanele w drodze do Rosji. Starszy oficer powiedział ITF, że na statku jest 13 ukraińskich członków załogi, nie otrzymujących wynagrodzeń od 4 miesięcy, łącznie US$ 100.000. Poprosili oni o pomoc ITF. Kontaktowaliśmy się ze statkiem aż dotarł do Istambułu. Poradziliśmy załodze, aby nie przechodzić przez Bosfor i poczekać na kotwicowisku.

● 7 czerwca: Statek dotarł do Istambułu. Zarządzający naciskał na załogę aby płynęła dalej, ale spotkał się z odmową do czasu mojej wizyty.

● 10 czerwca: Po trzech sztormowych dniach odwiedziłem statek wraz z prawnikiem i spotkałem się z zespołem na statku. Konsulat ukraiński pojawił się dla udzielenia pomocy językowej. Wyjaśniłem pewne możliwe rozwiązania sytuacji. Po rozważaniach załoga postanowiła przystąpić do strajku. Miejscowy prawnik zebrał dokumenty pozwalające wystąpić do sądu tureckiego o areszt statku z powodu zaległych wynagrodzeń.

● 11 czerwca: Agent statku zaproponował załodze pieniądze za kontynuowanie podróży, ale załoga odmówiła mu wstępu.

Agent poprosił mnie o udzielenie pomocy w wejściu na statek, udaliśmy się tam więc razem przekazując kapitanowi pieniądze – 50.000 US$. Kapitan schował pieniądze w kasie w obecności załogi.

● 12 czerwca: Kapitan wezwał mnie i poinformował, że zarządzający wywiera nań naciski, aby natychmiast wypłynął do Rosji i tam wypłacona zostanie reszta należności. Zadzwoniłem do czarterującego, który potwierdził zakończenie kontraktu z zarządzającym. Czarterujący zaoferował załodze plan płatności. Z chwilą doprowadzenia statku do Rosji, wypłaci wynagrodzenia w gotówce na statku. Omówiliśmy sprawę i postanowiliśmy zaproponować rozwiązanie alternatywne. Załoga domagała się wypłacenia całości w Istambule i, jeśli kompania wystawi list gwarancyjny obejmujące dalsze wynagrodzenia, popłynie do Rosji. Firma nie odpowiedziała. W tej sytuacji poinformowaliśmy ją o swej gotowości wystąpienia do sądu z wnioskiem o aresztowanie statku. Postępowanie sądowe potrwa miesiące.

● 14 czerwca: Zadzwonił do mnie nowy agent potwierdzając gotowość zapłaty zaległości w kwocie 98.478 US$. Kapitan i załoga otrzymali list gwarancyjny od armatora. Załoga zgodziła się popłynąć do Rosji. Po trzech dniach zadzwonił do mnie z Rosji jeden z marynarzy potwierdzając otrzymanie przez załogę całej należności w gotówce .

W skrócie

„Związek zorganizował demonstracje i marsze pokojowe, lobbował rząd i informował media w sprawie marynarzy. Zostali oni ostatecznie uwolnieni pod koniec listopada 2008 roku, po przetrzymywaniu przez dwa miesiące."

Podczas strajku: marynarze estońscy

znalezienie rozwiązania problemów zgłoszonych przez ESIU przy stole negocjacyjnym. Było to zwycięstwo dla nas wszystkich".

Stephen Cotton, Koordynator Morski ITF, dodał: „Obie strony mogą sobie pogratulować osiągnięcia tak pozytywnego wyniku, a także jesteśmy zadowoleni, że ESIU nie tylko uzyskał te podwyżki dla swych członków, ale także znacznie zwiększył członkostwo w trakcie negocjacji.

Uwolnienie marynarzy z uprowadzonego statku

Afilianci ITF pomogli lobbować na rzecz uwolnienia 27 marynarzy na statku uprowadzonym w ubiegłym roku przez somalijskich piratów.

Afiliant ITF, Narodowy Związek Marynarzy Indii (NUSI) oraz Związek Morski Indii wspólnie lobbowali na rzecz uwolnienia marynarzy ze statku *Stolt Valor*, wśród których było osiemnastu z Indii. Związek zorganizował demonstracje i marsze pokojowe, lobbował rząd i informował media w sprawie marynarzy.

Marynarze zostali ostatecznie zwolnieni pod koniec listopada 2008 roku, po przetrzymywaniu przez dwa miesiące. Pięciu członków załogi połączyło się z rodzinami w Mumbaiu, pozostała załoga z Indii wkrótce potem dotarła do Delhi. Do domu wrócili także obywatele innych narodowości z Azji Płd.- Wschodniej.

Abdulgani Serang, Sekretarz Generalny NUSI, powiedział: „Jesteśmy wdzięczni, że marynarze zostali uwolnienia. Wysiłki całego braterstwa żeglugowego Indii, połączonego w okazywaniu solidarności z marynarzami , okazały się godne pochwały."

Filipińska załoga wygrywa wynagrodzenia

Filipińska załoga *Silver Constellation* otrzymała zaległe wynagrodzenia i została repatriowana z Kornwalii, Anglia, po długotrwałej walce o odzyskanie zaległych wynagrodzeń. ITF pomogła uzyskać ostateczne akceptowalne uzgodnienie płacowe w dniu 16 lutego 2009 roku.

Załoga prowadziła dwumiesięczną akcję strajkową na wodach szkockich, ale statek wycofano z eksploatacji w okolicach Falmouth, Anglia, z kurczącymi się zapasami i trwającymi negocjacjami na temat zaległych wynagrodzeń i repatriacji. Załodze skończyła się żywność na wodach kornwalijskich, ale otrzymała awaryjne od Misji Marynarskiej.

Nauka dla marynarzy

Chociaż ITF z powodzeniem występowała z roszczeniami marynarzy, istnieją pewne przypadki kiedy nie jesteśmy w stanie pomóc. Na przykład, wdowa po filipińskim marynarzu zwróciła się do ITF o pomoc. Jej mąż miał dziewięciomiesięczny kontrakt. W czwartym miesiącu zatrudnienia poczuł się źle. Poinformował starszego oficera o swym stanie zdrowia i zwrócił się nawet o skrócenie kontraktu. Jego życzenie pozostało niezauważone. Ani starszy oficer nie potraktował sprawy marynarza poważnie, ani on sam nie był dość nieustępliwy.

Marynarz nie został skierowany na badania lekarskie i zakończył kontrakt. Dzień po powrocie do domu udał się bezpośrednio do miejscowego szpitala. Stwierdzono nadczynność tarczycy. W trakcie leczenia zachorował też na inną chorobę i umarł dwa miesiące po zejściu ze statku. Wszystkie koszty leczenia i pochówku opłacone zostały przez rodzinę marynarza. ITF zwróciła się do kompanii przy pomocy naszego afiliowanego związku prosząc o wypłatę ex-gratia dla wdowy i rodziny, ale nie uzyskaliśmy niczego.

Nauka dla marynarzy polega na tym, że kiedy czujecie się chorzy, musicie zabiegać o wizytę u lekarza oficjalnie i na piśmie. W takich przypadkach jak opisany, możliwe jest złożenie roszczenia o zaniedbanie jeśli istnieje prośba marynarza. Bez dowodów na piśmie niezwykle trudno udowodnić kompanii zaniedbania. Może ona po prostu zaprzeczyć, że marynarz kiedykolwiek zwrócił się o leczenie lub repatriację.

W drodze do domu: załoga statku Derbent

Dlaczego zawsze powinniście sprawdzić statek...

Niniejsza powiastka umoralniająca na temat sprawdzania stanu waszego statku jest autorstwa Fusao Ohori, japońskiego inspektora ITF.

W dniu 1 stycznia 2008 roku, statek wszedł na mieliznę przy niewielkiej wysepce w północnej części Japonii, w trakcie zadymki i przy temperaturze około minus 20 stopni Celsjusza. Załoga usiłowała przywrócić pływalność statku, ale okazało się to niemożliwe.

Japońska straż wybrzeża (JCG) nie stwierdziła obrażeń załogi i zasugerowała jej opuszczenie statku. Jednak załoga chciała pozostać na statku i próbować go uwolnić. Prosiła jedynie straż wybrzeża o dostarczenie wody i żywności. Załoga zdecydowała się ostatecznie opuścić statek w dniu 6 lutego i przybyła do Wakkanai na wyspie Hokkaido.

Tutaj spotkałem się z załogą, aby pomóc jej w repatriacji i odzyskaniu zaległych wynagrodzeń. Spotkawszy się z czterema ukraińskimi i dziesięcioma rosyjskimi członkami załogi odkryłem, że statek nazywa się *Derbent* i nie ma bandery: rejestr w Kambodży wygasł przed sześcioma miesiącami. Statek nadal uprawiał żeglugę między Koreą i Rosją, przewożąc żywe ryby i kraby.

Według ukraińskiej załogi, ponad 14.miesięczne zaległości płacowe wynosiły 65.000 US$ i po ich odzyskaniu marynarze chcieli zostać repatriowani z Japonii. Rosyjska załoga także potwierdziła, że od kilku miesięcy nie otrzymywała wynagrodzeń.

Kiedy przebywali w ośrodku publicznym w Wakkanai, zespół japońskiego inspektora ITF skontaktował się z agentem załogowym w Kijowie, z ambasadą ukraińską w Tokio, miejscowym agentem, Japońską Strażą Wybrzeża (JCG) oraz inspektorami ITF na Ukrainie i w Korei oraz z ITF w Londynie.

Znaleźliśmy także szczegóły kontaktowe z armatorem, V and V, w Moskwie, oraz operatorem statku, Ttex Trading, w Korei, prosząc o wypłacenie należności załodze i jej repatriowanie. Armator stwierdził jednak, że spółka bliska jest bankructwa, wobec czego nie może opłacić kosztów ratowania statku, miejscowych opłat agencyjnych, zakwaterowania załogi a także jej zaległych wynagrodzeń. Nie wspomniał, gdzie się znajduje i kiedy pokaże się w Japonii. Operator potwierdził jedynie, że należy to to obowiązków armatora, a nie operatora.

JCG także starała się znaleźć sposób na repatriowanie załogi poprzez rząd japoński. Koszty przekroczyły już 200.000 US$, wliczając w to koszt usunięcia paliwa ze statku. Niewielkie władze municypalne musiały opłacić tę znaczną kwotę i nie chciały wydawać więcej.

Tymczasem wysłałem list do ambasad Ukrainy i Rosji w Tokio, zwracając się o wpłynięcie na armatora aby odesłał załogę do jej krajów, wypłacił jej zaległe wynagrodzenia i uratował statek. Ukraińska załoga także zwróciła się z petycją do swej ambasady.

Nasze wysiłki opłaciły się, ukraińska załoga została repatriowana 14 lutego przez jej rząd, a rosyjska w dniu 19 lutego przez jednostkę patrolową JCG.

Usiłowałem skontaktować się z armatorem, ale ten nie odpowiadał. *Derbent* pozostawał na miejscu, musiał zostać oczyszczony i rozebrany na koszt miejscowego rządu.

Przypadek ten pokazuje, że wszystkie załogi powinny przed zaokrętowaniem zainteresować się statkiem, przez wejście na Equasis albo marynarską stronę internetową ITF. Mogą znaleźć dane o statku, takie jak rok budowy, całkowity tonaż, typ statku, nazwę i adres armatora i zarządzającego, notowania PSC, ilość i przynależność państwową załogi, oraz czy jest on objęty układem ITF.

Wpisując nazwę statku lub jego numer IMO załoga może stwierdzić, czy prawdopodobnie będzie on bezpieczny lub zaoferuje kiepskie warunki pracy.

● Patrz www.equasis.org lub „Look Up a Ship" na www.itfseafares.org

„Armator powiedział, że spółka jest bliska bankructwa, wobec czego nie jest w stanie opłacić kosztów ratowania statku, miejscowych opłat agencyjnych, zakwaterowania załogi a także jej zaległych wynagrodzeń."

Darmowe informacje online o statku

- Czy chcesz wiedzieć więcej o statku na jakim pracujesz ?

- Czy chcesz przekonać się czy twój statek objęty jest układem zbiorowym zaakceptowanym przez ITF ?

- Czy chcesz poznać szczegóły notowań twego statku w zakresie bezpieczeństwa ?

Jeśli tak , możesz odwiedzić www.equasis.org i uzyskać darmowe informacje online o statkach.

Ta strona internetowa umożliwia darmowe przeszukiwanie informacji statkowych, włącznie ze szczegółami własności i inspekcji kontroli państwa portu (PSC). Zawiera też ważne informacje ITF ze szczegółami każdego układu ITF na statku, podsumowaniem odnotowanej listy załogi oraz datą i miejscem ostatniej inspekcji ITF.

W celu uzyskania dostępu do tych informacji musicie jedynie zarejestrować się. Jest to bezpłatne i bardzo proste.

Sposób rejestrowania

- Znajdź www.equasis.org.
- Wybierz „Registration" z menu po lewej stronie ekranu.
- Jeśli zgadzasz się na warunki i zasady, wybierz „Accept" u dołu strony.
- Pojawi się formularz rejestracyjny. Wprowadź preferowaną nazwę użytkownika i hasło, oraz wprowadź swoje nazwisko, oraz wszystkie inne szczegóły.
- Po wprowadzeniu tych danych otrzymasz potwierdzenie, że zakończono twoją rejestrację i możesz przystąpić do korzystania z usługi ShipSearch.

Sposób korzystania z usługi

Możesz przeszukiwać według nazwy statku, sygnału rozpoznawczego albo numeru IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej).
Szukając statku, pojawi się strona główna:

- Informacje o statku: nazwa, bandera, rok budowy.
- Zarządzanie: detale dotyczące własności statku.
- Towarzystwa klasyfikacyjne.
- Zarządzanie bezpieczeństwem.
- Informacja ubezpieczyciela P&I.

Możesz dokonać wyboru z górnego menu:

- Certyfikacja
- Inspekcje i obsada załogowa: inspekcje kontroli państwa portu (PSC), czynnik ludzki, Międzynarodowa Organizacja Pracy, ITF itd.
- Historia: bandery, własności itd..

Norrie McVicar, koordynator ITF na Anglię i Irlandię, przekonał spółkę do wypłacenia załodze należności i pozostałe rozliczenie 204.000US$, zaległości od lipca 2008 wypłacono 16 lutego.

Silver Constellation pozostał w Falmouth dla dokonania napraw, obsadzony nową załogą 13 marynarzy z Indii. Tymczasem afilianci z Hong Kongu uzyskali dla statku zatwierdzony przez ITF układ zbiorowy.

Piractwo narasta wymykając się spod kontroli

W ubiegłym roku życie i środki utrzymania marynarzy stały się coraz bardziej zagrożone ze strony piractwa.

W czasie oddawania niniejszego biuletynu do druku zgłoszono, za rok 2008, do Centrum Zgłaszania Piractwa Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB) niemal 200 przypadków, co oznacza dramatyczny wzrost. Punktami zapalnymi międzynarodowego piractwa są nadal Somalia, Nigeria i Indonezja.

Zgłoszone akty piractwa popełnione w roku 2008 obejmują wdarcie się na 115 statków, porwanie 31 jednostek i ostrzelanie 23 statków. Uprowadzono, jako zakładników, łącznie 581 członków załogi, w tym dziewięciu zabito a siedmiu zaginęło, z przypuszczeniem śmierci.

Dyrektor IMB, kpt. Pottengal Mukundan, powiedział: „Zwiększona częstotliwość piractwa i podwyższonych poziomów przemocy ogromnie niepokoi branżę żeglugową i wszystkich marynarzy. Typy ataków, związana z nimi przemoc, ilość uprowadzanych zakładników i wysokość kwot okupu, wszystko uległo znacznemu zwiększeniu".

Plaga piractwa będzie miała prawdopodobnie poważne konsekwencje dla marynarzy. Obok oczywistych zagrożeń uprowadzenia dla okupu, rosnące koszty dla armatorów mogą także wpłynąć na wynagrodzenie i stawki płacowe. Niektóre statki decydują się na dłuższe, kosztowniejsze trasy, dla uniknięcia punktów zapalnych piractwa. Wzrosły koszty ubezpieczeń. Niektóre koszty przeniesione będą na konsumentów, ale pracownicy także mogą być zagrożeni.

W minionym roku ITF negocjowała warunki dla wielu marynarzy, uprawniające ich do dodatkowego wynagrodzenia i praw oraz gwarantujące odszkodowania rodzinom w przypadku śmierci w trakcie przejścia Zatoką Adeńską, punktem zapalnym piractwa. Jednak atakami należy zajmować się na wczesnym etapie łańcucha, dlatego ITF wezwała do stanowczego działania wojska, dla zajęcia się problemem piractwa. Wzywa się marynarki wojenne do poszukiwań statków bazowych, z jakich przeprowadzane są ataki, zamiast podejścia czysto obronnego.

Strona internetowa ITF inauguruje wersje językowe

Strona internetowa ITF dla marynarzy dostępna będzie wkrótce w trzech nowych wersjach językowych. Strona www.itfseafarers.org, dostępna będzie po chińsku, rosyjsku i hiszpańsku pod koniec roku 2009.
Marynarska strona internetowa powstała jako „sklep ogólnotowarowy" dla marynarzy znajdujących się wszędzie, niezależnie od znajomości komputera i do jak dobrego lub złego sprzętu mają dostęp.
Nowe wersje językowe umożliwią marynarzom z całego świata łatwiejsze znalezienie informacji i komunikowanie się z ITF oraz między sobą.
Więcej informacji o marynarskiej stronie internetowej ITF, patrz str. 40.

Marynarz wygrywa 76.000 US$ odszkodowania inwalidzkiego

ITF pomogła uzyskać marynarzowi znaczne odszkodowanie inwalidzkie dzięki skoordynowanemu działaniu między Japonią i Chile.

W styczniu 2008 roku, Shoji Yamashita, koordynator ITF w Japonii, otrzymał pilny telefon od Juan'a Luis'a Villalon, inspektora ITF w Valparaiso. Marynarz Nibaldo Leon uległ w czerwcu 2007 obrażeniom na japońskim statku rybackim *Nitaka Maru*. Otrzymał orzeczenie lekarskie o utracie zawodu rybaka, ale nie uzyskał nic od armatora, Nissui Shipping.

ITF w Japonii odbyła rozmowy z wydziałem rybacki japońskiego związku marynarzy i podjęła decyzję o udzieleniu poparcia Leon'owi. Yamashita przekazał mu pełne informacje za pośrednictwem Villalon.

Leon i Nissui Shipping przystąpiły do negocjowania rozliczenia w dniu 28 stycznia 2008 roku w Chile. Niestety rozmowy nie zakończyły się powodzeniem. Prawnicy nadal prowadzili negocjacje a JSU także kontynuował zdecydo-

Inspektor ITF w Nowej Zelandii, Grahame McLaren, odnajduje zadowoloną załogę na IVS Nightingale.

Szczęśliwy statek

Inspektorzy nie zawsze znajdują problemy, tak było w przypadku inspekcji *IVS Nightingale*, w porcie Timaru na Wyspie Południowej w Nowej Zelandii. Inspektor odwiedził statek w sierpniu ubiegłego roku i nie znalazł żadnych spraw dotyczących statku, wynagrodzeń lub warunków (za wyjątkiem siatki trapowej, która wymagała innego zamocowania). Na zdjęciach powyżej Inspektor ITF w Nowej Zelandii, Grahame McLaren (w kamizelce ITF) oraz przewodniczący Oddziału Timaru Związku Morskiego Nowej Zelandii, Kevin Forde, dokonują inspekcji statku i rozmawiają z kapitanem, oficerami i załogą.

Długotrwała batalia prawna podtrzymuje uprawnienia wynikające z Rozporządzenia o Odszkodowaniach Pracowniczych

Marynarz wygrywa 5-letnią batalię o odszkodowanie

Filipiński mechanik wygrał odszkodowanie z tytułu obrażenia oka, jakiego doznał ponad 5 lat temu. Paquito pracował, jako drugi mechanik na drobnicowcu zarejestrowanym w Hong Kongu, kiedy w roku 2003 doznał obrażeń. W dniu 3 września 2003 kapitan polecił mu i starszemu mechanikowi dokonanie naprawy trapu z prawej burty. Kiedy starszy mechanik usiłował wyprostować zgiętą część trapu przy pomocy młota, kawałek metalu, niczym szrapnel, odpadł uderzając drugiego mechanika, powodując całkowitą utratę wzroku w prawym oku. Miał on wówczas 54 lata.
Paquito podpisał kontrakt na standardowym formularzu Filipińskiej Administracji Zatrudnienia Zagranicznego (POEA), której zamiarem jest ochrona praw marynarzy. Oznacza to, że prawo filipińskie decyduje o warunkach umownych, oraz że spory będą rozstrzygane poprzez arbitraż na Filipinach. Ustala on także maksymalne kwoty wypłacane marynarzowi w przypadku obrażeń ciała lub śmierci. W umowie o pracę Paquito włączone były pochodzące od POEA „Standardowe Warunki Zatrudnienia Filipińskich Marynarzy na Statkach Pełnomorskich".

Nie ma nic niezwykłego jeśli chodzi o praktykę armatorów zawierania dwóch umów z filipińskimi marynarzami, pierwszej w formie zatwierdzonej przez POEA i zgodnego z wymaganiami filipińskimi, oraz drugiej, dla spełnienia innych wymagań prawnych. W tym przypadku, obok umowy POEA egzekwowanej na Filipinach, druga umowa zatytułowana „Porozumienie i Listy Załogi" podpisana została pomiędzy armatorem i Poquito aby zaspokoić prawo Hong Kongu.

Roszczenie odszkodowawcze

Paquito najpierw złożył wniosek o odszkodowanie z tytułu szkód i cierpień na Filipinach, w drodze rozpoczęcia procedury arbitrażowej przed Krajową Komisją Stosunków Pracowniczych, w dniu 5 listopada 2003. W dalszej konsekwencji zainicjował działanie Admiralicji in rem (innymi słowy, przeciwko statkowi) *Raibow Joy* w Singapurze dnia 30 grudnia 2003.

Dnia 15 stycznia 2004 Paquito wycofał swe roszczenie na Filipinach. Tymczasem, armator wystąpił o zawieszenie postępowania w Singapurze, uzasadniając to szeregiem powodów. Udało się przekonać asystenta rejestratora do zawieszenia postępowania w Singapurze. Paquito złożył apelację od tej decyzji, ale została ona odrzucona przez sąd wyższej instancji.

Nawet apelacja do sądu apelacyjnego podtrzymała decyzję asystenta rejestratora.
Paquito nie poddał się. Wszczął postępowanie o Odszkodowanie Pracownicze w Hong Kongu w sierpniu 2005, zaś spółka żeglugowa przystąpiła do procedury arbitrażowej na Filipinach w dniu 23 września 2005. Paquito miał kłopoty finansowe, wobec czego wystąpił o przyznanie pomocy prawnej, którą uzyskał od departamentu pomocy prawnej w Hong Kongu. Przedstawiciele marynarskiego afilianta w Hong Kongu udzielili mu pomocy działając, jako jego zastępca prawny.

Spółka żeglugowa zawiesza działanie

W reakcji na działanie Paquito, spółka żeglugowa wystąpiła o wstrzymanie postępowania z powództwa marynarza. Spółka stwierdziła także, że roszczenie marynarza powinno być skierowane do arbitrażu. Sekcja w umowie POEA stwierdza: „W przypadkach roszczeń i sporów wynikających z zatrudnienia, strony objęte zbiorowym układem pracy przedłożą roszczenie lub spór do oryginalnej i wyłącznej jurysdykcji dobrowolnego lub panelu arbitrów".
Sąd rejonowy wskazał, że chodzi tu o roszczenie marynarza w oparciu o Rozporządzenie o Odszkodowaniach Pracowniczych(ECO), a nie roszczenie wynikające z zatrudnienia, innymi słowy: nie jest to roszczenie wynikające z umowy o pracę.
Odszkodowanie w oparciu o ECO wypłacone jest jeśli osoba doznająca obrażeń była pracownikiem a wypadek miał miejsce w trakcie zatrudnienia. Roszczenie marynarza w takim przypadku nie wchodzi w zakres klauzuli arbitrażowej, a marynarz realizuje swe ustawowe prawo przyznane mu przez ECO z mocy jego statusu, jako pracownika. Pracodawca nie miał racji odnosząc się do klauzuli arbitrażowej w kontekście zawieszenia postępowania.

Sędzia orzekł w czerwcu 2006, że sąd rejonowy sprawuje wyłączną jurysdykcję nad roszczeniami ECO, niezależnie od istnienia porozumienia arbitrażowego między stronami. Specjalna cecha, że roszczenie ECO musi być uznane w sądzie rejonowym oznacza, że roszczenie ECO nie podlega arbitrażowi, wobec czego roszczenie marynarskie nie może być zawieszone i poddane arbitrażowi.

Jednakże spółka żeglugowa nadal podtrzymywała apelację w sądzie wyższej instancji przeciwko orzeczeniu sądu rejonowego.
Sąd wyższej instancji uznał apelację i odłożył orzeczenie sądu rejonowego. Sędzia wydał orzeczenie w lutym 2007 roku, że postępowanie zostaje zawieszone a roszczenie marynarza przekazane do arbitrażu, zgodnie z umową POEA.

Chociaż Paquito przegrał kolejną apelację w sądzie apelacyjnym, wydział pomocy prawnej w Hong Kongu dalej pomagał marynarzowi i zdecydował złożyć ostateczną apelację.

Postępowanie poparło pogląd, że nie ma mocy zawieszania postępowania ECO na korzyść arbitrażu. W kwietniu 2008 roku, sąd stwierdził, że punkty na temat porozumienia arbitrażowego i wyłącznej jurysdykcji muszą przemawiać na korzyść marynarza. Oznacza to, że Paquito uprawniony został do odszkodowania na mocy Rozporządzenia o Odszkodowaniach Pracowniczych, co oznaczało zwycięstwo zdrowego rozsądku i praw marynarskich.

„Sędzia sądu rejonowego wskazał, że jest to roszczenie marynarza wynikające z Rozporządzenia o Odszkodowaniach Pracowniczych a nie roszczenie wynikające z zatrudnienia, innymi słowy: nie jest to roszczenie wynikające z umowy o pracę".

Foto: Danny Cornelissen/Port Pictures NL

Dokerzy włoscy chcą podejścia zero tolerancji do bezpieczeństwa

wane negocjacje z Nissui Shipping. Ostatecznie osiągnięto porozumienie w dniu 20 sierpnia 2008 i przystąpiono do rozmów prawników w Chile dla osiągnięcia szybkiego rozwiązania.

Negocjacje nie powiodły się, wobec czego prawnicy Leon'a zdecydowali się złożyć pozew do sądu. ITF nadal negocjowała z Nissui Shipping i ostatecznie w dniu 2 grudnia 2008 Nissui Shipping zgodziła się wypłacić Leon'owi 76.000 US$ z tytułu odszkodowania inwalidzkiego. Zgodził się on zaakceptować tę decyzję i podziękował ITF za udzielenie pomocy.

Włoskie związki strajkują z powodu wypadków śmiertelnych w dokach

Związki dokerów we Włoszech przystąpiły niedawno do strajku w proteście przeciwko kiepskiemu bezpieczeństwu miejsca pracy, co doprowadziło do serii wypadków śmiertelnych w portach tego kraju.

Strajk, ogłoszony przez główne związki portowe Włoch: FILT-CGIL, FIT-CISL oraz Uiltrasporti – wszystkie będące afiliantami ITF – był reakcją na serię wypadków śmiertelnych. Należała do nich śmierć dokera Giuliano Fenelli, przygniecionego przez dźwig mobilny w porcie La Spezia i dwa inne wypadki śmiertelne w sektorze portowym, mające miejsce od początku roku.

We wspólnym oświadczeniu związki stwierdziły: „Nie ulega obecnie wątpliwości, że stoimy wobec prawdziwie nadzwyczajnej sytuacji jeśli chodzi o bezpieczeństwo miejsca pracy w portach".

Dodali oni:„Istnieją precyzyjne przyczyny takich wypadków, związane ze środkami bezpieczeństwa miejsca pracy, jakie od dawna były obiecane ale nigdy nie zrealizowane."

Sekretarz Sekcji Dokerów ITF, Frank Leys skomentował: „Istnieje potrzeba podejścia zero tolerancji dla niebezpiecznych miejsc i warunków pracy na nabrzeżach i w terminalach. Ustawodawstwo krajowe i konwencje międzynarodowe mają do odegrania kluczową rolę. Kraje muszą ratyfikować i wdrożyć Konwencję 152 Międzynarodowej

● Możecie uzyskać dostęp do aktualnych wiadomości na temat ITF i działań związkowych dotyczących marynarzy pod adresem: www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm

● Rozważacie podjęcie akcji protestacyjnej?

● Najpierw przeczytajcie!

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

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

Najpierw musicie skontaktować się z miejscowym ITF. Kontaktowe adresy elektroniczne oraz numery telefonów znajdziecie w środkowej części biuletynu.

Przed podjęciem jakiegokolwiek działania starajcie się uzyskać miejscową poradę .

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

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

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

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

Kampania ITF przeciwko tanim banderom i substandardowej żegludze

Fakty i liczby za rok 2008

➡ Inspektorzy ITF odwiedzili w roku 2008 łącznie 9.580 statków.

➡ Układy ITF dotyczące płac i warunków podpisane zostały w roku 2008 w 31 krajach.

➡ W ciągu roku 2008 kampania ITF przeciwko tanim banderom doprowadziła do odzyskania łącznie 18.8 mln US$ zaległych wynagrodzeń i odszkodowań dla załóg.

➡ ITF ma 125 inspektorów w portach 45 krajów na świecie.

➡ W roku 2008, marynarscy członkowie afiliowanych w ITF związków zawodowych i załogi na statkach tanich bander podjęli akcje protestacyjne dla wsparcia ITF w 21 krajach na czterech kontynentach.

➡ Układy ITF dotyczące płac i warunków podpisane zostały w roku 2008 w 31 krajach.

➡ 82 procent inspekcji ITF dotyczyło statków pod tanimi banderami (patrz lista FoC na stronie 25), ze szczególną uwagą skierowaną na statki z kiepskimi notowaniami.

➡ Liczba marynarzy objętych układami zbiorowymi ITF w roku 2008 wynosiła 232.946 (209.950 w roku 2007)

Statek AP Light*: załogę pozostawiono bez wynagrodzeń aż do wkroczenia ITF*

Organizacji Pracy oraz kodeks praktyki BiHP w portach. ITF i jej ramię europejskie, ETF, kontynuować będą działania z organami międzynarodowymi takimi jak MOP i Międzynarodowa Organizacja Morska oraz operatorami globalnymi, aby uczynić porty bezpieczniejszymi.

ITF wygrywa 70.000 US$ dla rosyjskich marynarzy

Rosyjscy marynarze otrzymali należne zaległe wynagrodzenia, po udzieleniu im pomocy przez ITF.

W styczniu 2007 roku, rosyjski starszy mechanik na statku *AP Light* wezwał ITF informując, że statek nie jest bezpieczny, oraz że kompania jest winna marynarzom zaległe wynagrodzenia. Zespół Akcji ITF skontaktował się z Kontrolą Państwa Portu Słowenii i zwrócił się o przeprowadzenie inspekcji statku.

Stwierdzono wiele niedociągnięć i statek zatrzymany został przez władze portowe. Armator zorganizował przejście statku do stoczni remontowej celem napraw. Tymczasem ITF negocjowała z armatorem wynagrodzenie mechanika, a także jego repatriację. Inni członkowie załogi postanowili nie pójść w ślady mechanika i pozostali na statku.

W styczniu 2008 roku członek załogi z tego samego statku zgłosił informacje, że nie otrzymuje wynagrodzeń od pięciu miesięcy. Statek od roku naprawiany był w stoczni w Słowenii. Kompania miała poważne problemy finansowe. Jeden z jej statków aresztowany został z powodu zaległości płacowych w Turcji, w tym samym czasie co *AP Light*.

Inny został wcześniej sprzedany po działaniach tureckiego afilianta z tych samych powodów.

Dongli Hur z Zespołu Akcji ITF przystąpił do taktycznych negocjacji z rosyjskim armatorem i spółka wypłaciła 22.000 US$, jedną trzecią należnych wynagrodzeń.

Branko Krznaric, Szef Rozwoju Układów ITF, przebywając na urlopie, odwiedził dziewięciu członków załogi. Stwierdził, że załoga – ośmiu Rosjan i Ukrainiec – pozbawiona jest żywności i utrzymuje się ze złowionych ryb. Zaangażował miejscowe media, organizując konferencje prasowe. Załoga otrzymała ogromne wsparcie . W ciągu kilku dni dostała od ludności żywność wystarczającą na miesiąc.

Armator miał zamiar wypłacić pozostałe zaległości, ale nie był w stanie tego uczynić, ponieważ stocznia zażądała zapłaty za naprawy w kwocie 1,3 mln euro. ITF kontynuowała negocjacje z potencjalnym nabywcom oraz ze stocznią.

Ostatecznie stocznia zgodziła się zmniejszyć swe należności do 630.000 €, co oznaczało obniżenie o 50% początkowo żądanej kwoty. Statek sprzedano w lipcu 2008 roku i wszyscy członkowie załogi zostali spłaceni i repatriowani. Odzyskano łącznie 70.000 US$ wynagrodzeń załogowych.

„Załoga otrzymała ogromne wsparcie. W ciągu kilku dni dostała od ludności żywność wystarczającą na miesiąc”.

Marynarze zaczynają odczuwać skutki kryzysu

Globalny kryzys gospodarczy nastał na świecie szybko i gwałtownie, a żegluga odczuła jego skutki; BRENDA KIRSCH obserwuje co się dzieje i jaki to ma wpływ na marynarzy.

Wprowadzenie

W roku 2007, kiedy to zaczęły pojawiać się w Stanach Zjednoczonych obawy co do spółek finansowych podejmujących strategie wysokiego ryzyka zachęcające osoby o niskich dochodach do kupowania nieruchomości, wydały się one być, początkowo, jedynie lokalną trudnością.

Jednak to, co zaczęło się jako spekulacyjne inwestycje i wymknęło się spod kontroli amerykańskich finansistów dotknęło gospodarkę światową – oraz miejsca pracy i środki do życia milionów ludzi. Skutki załamania kredytowego nastąpiły szybko i potrwają jakiś czas. Żegluga i marynarze otrzymali cios.

W sytuacji trudności kredytowych, spadły zamówienie na produkty z fabryk w Chinach, Indiach i Azji Południowo-Wschodniej. W rezultacie spadł popyt na statki kontenerowe transportujące towary z Azji do Europy i Ameryki Północnej. Tymczasem, spółki żeglugowe tną plany rozwojowe i wzrost – włącznie z zamówieniami na nowe statki.

Spadające dochody i zmniejszony dostęp do kredytów wpłynęły także na popyt na wycieczki wakacyjne na statkach oraz inną żeglugę rekreacyjną.

Wydarzenia te wpłynęły bezpośrednio na ruch żeglugowy, z długofalowym wpływem na branżę budowy statków i przyszłe zdolności przewozowe, gdy gospodarka zacznie powracać do zdrowia.

Jakby tego było mało, wyższe ceny paliwa i zmniejszenia produkcji i podaży ropy dotknęły żeglugę w minionym roku. Również zagrożenie piractwem na wodach Zatoki Adeńskiej zmusiło armatorów do stosowania dłuższych, kosztowniejszych tras z Azji do Europy, jeszcze bardziej podnosząc koszty importu.

Kryzys dotyka żeglugę

Spowolnienie gospodarki światowej dotknęło w roku 2008 branżę żeglugową. Dramatyczny spadek stawek czarterowych w przewozach suchych ładunków masowych dotknął pewne

„Zanim jeszcze zmniejszenie ruchu w żegludze dotknęło marynarskie miejsca pracy, członkowie załóg odczuli wpływ na swe wynagrodzenia".

Jonathan Kirn/Alamy

Statki na kotwicowisku w okolicach Singapuru: w listopadzie 2008, największy na świecie port kontenerowy, Singapur, zgłasza pierwsze od roku 2001 zmniejszenie ruchu żeglugowego

największe żeglugowe firmy czarterujące i armatorów. Pogarszające się warunki sprawiają także stopniową erozję stawek frachtowych.

W czerwcu 2008 zaczął się spadek przewozów. Dane za drugi kwartał wskazują, że wzrost na kierunku zachodnim zmniejszył się do 5.24% w porównaniu z 11.62% w pierwszym kwartale i ponad 20% w poprzednim roku.

Skonteneryzowane przewozy do Europy północnej odnotowały wzrost jedynie o 3.6%, w porównaniu z 9,3% w pierwszym kwartale. W czerwcu 2008 roku, łączny wolumen na kierunku zachodnim do wszystkich miejsc przeznaczenia wzrósł o mniej niż 1%, w porównaniu z liczbą o 9,35% więcej w maju 2008.

Branża żeglugowa została dalej wstrząśnięta skutkami załamania amerykańskiego rynku giełdowego, po upadku we wrześniu banku inwestycyjnego Lehman Brothers, oraz rosnącemu naciskowi na kredyty w biznesie. Wówczas rząd amerykański musiał poręczyć za dotkniętą kryzysem firmę ubezpieczeniową AIG, kiedy była ona w punkcie załamania – główny ubezpieczyciel amerykański, AIG, jest także właścicielem Ports AIG, największej w USA spółki zarządzającej portami.

Jeśli chodzi o zwykłe przedgwiazdkowe odrodzenie przewozów towarów z Azji do Europy; nie nastąpiło ono w roku 2008.

Stephen Roach, azjatycki przewodniczący spółki inwestycyjnej Morgan Stanley, ostrzegł szczyt Żegluga Światowa (Chiny), w listopadzie 2008, że spowolnienie gospodarcze potrwa co najmniej dwa lata.

Marynarze odczuwają skutki

Jeszcze zanim zmniejszenie przewozów żeglugowych dotknęło marynarskie miejsca pracy, członkowie załóg odczuli wpływ na swe tygodniówki. Wielu marynarzy opłacanych jest w dolarach USA, których wartość spadła w połowie roku 2008. Miało to natychmiastowy wpływ na marynarzy i ich rodziny – a także skutki gospodarcze, jak na przykład na Filipinach, które zależą od zarobków zagranicznych (patrz tekst w ramce).

Badania marynarzy (głównie oficerów) według Shiptalk Recruitment w lipcu 2008 roku potwierdziły, że wielu zostało dotkniętych przez spadek wartości dolara – ponad 70% stwierdziło, że ich wynagrodzenia nie przystają do kosztów utrzymania w domu.

Narastają obawy, że spółki będą chciały zamrozić – a nawet zredukować – wynagrodzenia załóg. Afiliowany z ITF związek oficerów Nautilus UK twierdzi, że spotkał się już z żądaniami zamrożenia wynagrodzeń ze strony operatorów kontenerowych i linii wycieczkowych.

Depresja gospodarcza spowodowała też rzeczywiste obawy, że załogi pozostawione zostaną same, gołe i wesołe, gdy ich spółki splajtują w okresie przejściowym. ITF jest obecnie w fazie finalizowania wytycznych dla swych inspektorów, jak zajmować się takimi przypadkami i pomagać załogom, kiedy statki zostają porzucone lub spółki bankrutują.

Nie chodzi jednak tylko o cięcia płac – obecnie istnieje ryzyko redukcji miejsc pracy i rosnącego bezrobocia marynarzy.

„Mamy wyraźne dowody wpływu spowolnienia gospodarczego na marynarzy, ponieważ kilka spółek już splajtowało, pozostawiając marynarzy bez wynagrodzeń na całym świecie", mówi Fabrizio Barcellona, kierownik Operacji Morskich ITF. Odpowiada za udzielanie codziennej pomocy inspektorom ITF i marynarzom w potrzebie, blisko więc obserwuje depresję gospodarczą.

„Zwolnienie importu surowców z Chin i z Indii spowodowało nadwyżkę tonażu masowego. Niemal każda spółka operująca na rynku

Skutki na Filipinach

Znaczna liczba marynarzy na świecie – ponad 300.000 – pochodzi z Filipin, a gospodarka filipińska zawdzięcza wiele zarobkom zamorskim swej ludności. Ponad 12% gospodarki krajowej zależy od przekazów pieniężnych od Filipińczyków pracujących w szeregu branż, w tym w marynarstwie – łączna kwota przekazów wyniosła 13.7 mld USD od stycznia do października 2008. Wartość tego dochodu została naruszona przez spadek dolara i wzrost inflacji w kraju.
Niektórzy pracownicy pracujący za granicą zostali już zwolnieni wskutek bankructwa, zwolnień grupowych, restrukturyzacji i zmniejszenia obciążenia pracą. Rząd stworzył obecnie „pakiet zaległościowy" dla pracowników zatrudnionych poza granicami a zredukowanych w wyniku globalnego kryzysu finansowego.

Poważne straty: Niektóre z ofiar

● Ukraiński operator masowców i zbiornikowców **Industrial Carriers** ogłosił upadłość w październiku 2008 – eksploatował w czarterze do 52 statków.

● Tajwańska linia kontenerowa **Yang Ming Transport** odstawiła w roku 2008 swe dwa kontenerowce, a dalsze osiem pójdzie w ich ślady w połowie roku 2009.

● Singapurska kompania rządowa **Neptune Orient Line** (NOL) oraz partnerzy **NOL** i **Hyunday Merchant Marine** wycofali ze służby 40 statków, a na niektórych szlakach NOL zmniejsza swą zdolność przewozową o 25%.

● **Singapore Pacific International Lines** oraz **Wan Hai Lines** zawiesiły w grudniu 2008 swój wspólny serwis Azja-Europa.

● Dalekobieżny przewoźnik kontenerowy **CKYH Alliance**, obejmujący **Coscon, K Line, Yang Ming** oraz **Hanjin Shipping**, zmniejszył swą tygodniową zdolność przewozową z Azji do Płn. Europy o 9% w listopadzie 2008 roku, a **Hanjin Shipping** zmniejszyła swój serwis USA-Europa.

● Będąca własności duńskiej kontenerowa linia żeglugowa **Maersk**– największa na świecie – ma swe serwisy Azja-Europa, Azja-Ameryka Środkowa oraz Transpacyficzne i odstawia do ośmiu ze swych kontenerowców. Spółka doznała 3% spadku wolumenu przewozów – licząc rok do roku – na swym szlaku Azja-Europa w trzecim kwartale roku 2008 – po 2 % spadku w drugim kwartale 2008 – co było pierwszym liczonym rok do roku spadkiem w ciągu 40 lat przewozów kontenerowych na tym szlaku.

● **CMA CGM** oraz **China Shipping** zamykają swój wspólny serwis Azja – Europa.

● **Mediterranean Shipping Co**.(MSC) - druga co do wielkości linia kontenerowa na świecie – zredukowała swa zdolność przewozową Azja-Europa o 5% i zawiesiła swe połączenie między Azją i Morzem Czarnym.

● Południowokoreańska **C&Line** przerwała przewozy w październiku 2008 roku-jej flota składała się wcześniej z 24 czarterowanych statków obsługujących ponad 20 linii na szlakach intra-azjatyckich.

● **NYK Line** największa japońska firma żeglugowa jeśli chodzi o sprzedaż, zredukuje swe planu rozwoju floty o około 25% - 50 do 60 statków.

● Tajwańska **Evergreen Marine Corp. Group** zgłosiła 94% załamanie się swego dochodu netto w trzecim kwartale 2008 roku.

● Stocznie południowokoreańskie odnotowują ciężkie straty, a jeszcze gorsze są spodziewane.

● Japoński budowniczy okrętów **Tsuji Haevy Industries** zgłosił wniosek o upadłość bez zrealizowania zamówienia na 46 statków.

● Wiodący operatorzy promowi w Zjednoczonym Królestwie **P&O Ferries** oraz **Red Funnel** ograniczyli podróże i zamrozili nabór.

Problemy na morzu?

● Czy macie problemy z uzyskiwaniem pełnego wynagrodzenia? Jeśli tak, powinno to stanowić znak, że wasza kompania ma problemy ekonomiczne. Powinniście skontaktować się z waszym związkiem albo z najbliższym inspektorem ITF lub bezpośrednio z ITF pod numerem: +44 (20) 7940 9287.

● Dla uzyskania informacji co należy czynić, jeśli wasz statek został porzucony na morzu, odwiedź stronę: www.itfseafarers.org-abandoned-seafarers .cfm

Marynarze zaczynają odczuwać skutki kryzysu

masowców i drobnicowców – zmieniła już plany swych serwisów i zrezygnowała z nierentownych tras. Statki są odstawiane w portach bez wiedzy, kiedy kolejny raz będą zatrudnione". Fabrizio dodaje, że ITF nieustannie monitoruje rynek i pomogła licznym marynarzom w odzyskaniu niewypłaconych wynagrodzeń i w repatriacji do swych krajów.

W dłuższej perspektywie, branża może zostać dotknięta, gdy odejdą z zatrudnienia oficerowie wywołując pogłębiony niedobór wyszkolonych oficerów i załóg z chwilą wyzdrowienia gospodarki.

● *Brenda Kirsch jest niezależną dziennikarką zamieszkującą w Londynie*

Marynarze cierpią gdyż depresja wpływa na ich miejsca pracy i wynagrodzenia

Odmowa dostępu

Marynarze doznają coraz większych trudności w swobodnym przemieszczaniu się, ze względu na kodeks ISPS. ROY PAUL raportuje.

W dniu 1 lipca 2009 kontrowersyjny Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS) obchodzić będzie na świecie swą piątą rocznicę. Wdrożenie tego kodeksu pozwoliło na traktowanie marynarzy, jako potencjalnych terrorystów oraz sprawiło, że poczuli się, jak przestępcy, a ich rola jest nisko ceniona.

Po atakach terrorystycznych w Ameryce 11 września 2001 roku, USA doprowadziły do kodeksu intensyfikującego normy bezpieczeństwa w międzynarodowych portach a także na statkach o tonażu powyżej 500 ton brutto. Działały tak skutecznie, że już pod koniec roku 2002 kodeks został zaakceptowany jako ISPS . Stał się składową Międzynarodowej Konwencji Bezpieczeństwa Życia na Morzu (SOLAS) i od 1 lipca 2004 obowiązuje statki i obiekty portowe.

Od czasu wprowadzenia kodeksu warunki pracy marynarzy zmieniły się wyraźnie, zwłaszcza zaś marynarze z krajów muzułmańskich odczuwają ograniczenia swych ruchów. Znaczne części portów uznano za obszary zastrzeżone. W pewnych przypadkach bardzo utrudniło to życie marynarzom, gdyż liczne porty interpretują kodeks na swój sposób. Chociaż marynarze pozostają zasadniczą częścią eksploatacji statków, niektórzy operatorzy portowi nie włączyli ich do swej interpretacji sposobu wdrażania kodeksu.

Wielebny Jan Oltmanns jest kapelanem w jednym z największych ośrodków marynarskich „Duckdalben" w Hamburgu, który każdego dnia odwiedza ponad 100 gości, łącznie z 156 krajów. Mówi on: „Kodeks ISPN najbardziej dotknął marynarzy. Opowiadają oni, że przy posiadaniu coraz mniej czasu w portach muszą przechodzić przez kontrole podobne do tych na lotniskach, przez jakie przechodzić muszą osoby podróżujące na wakacje lub służbowo. Wiele osób doświadczyło, ile

Hamburski kapelan Jan Oltmanns rozmawia z marynarzem przez bramę

Lament marynarza

Sinarajah Govindasamy jest malezyjskim piosenkarzem, artystą estradowym i iluzjonistą, znanym w Azji południowo-wschodniej i wielu innych częściach świata pod pseudonim scenicznym Sina. Jest członkiem personelu Duckdalben od czasu otwarcia centrum w roku 1986. Po wprowadzeniu ISPS rozmawiał z wieloma marynarzami pochodzenia islamskiego i wysłuchiwał ich skargi. Mówi on: "Rozmawiałem z marynarzami indonezyjskimi i okazało się, że także oni konfrontowani są czasami z kodeksem ISPS. Napisałem więc piosenkę. Oparta jest ona na pokoju, zwracam też uwagę, że jeśli marynarze pochodzą z kraju, w jakim trwa wojna, wpływa to lub zakłóca ich codzienne życie, martwią się o swe rodziny i pozostawionych w kraju przyjaciół. Sina przesłał egzemplarze swej piosenki do przywódców światowych, włącznie z prezydentem USA G. Bush'em, a obecnie wyśle ją prezydentowi Obamie.
Sina mówi: „Oglądałem CNN i prezydent Obama mówił w trakcie swej kampanii wyborczej, że planuje ochronę granic USA i portu w Nowym Jorku przed zagrożeniami ze strony terroryzmu. Marynarze nie są terrorystami, chcą po prostu pracą zarabiać na codzienny chleb i utrzymanie swych rodzin. Przypomnę prezydentowi, że kiedy popija poranną kawę być może jej ziarna zostały przywiezione statkiem, na jakim pracują marynarze i powinien on także pamiętać, że 95% towarów na świecie przewożonych jest przez statki i marynarzy".

Marynarze wysłuchać mogą piosenki w internecie, pod następującym adresem: www.duckdalben.de/duckdalben/downloads/

SUPPORT OF SEAFARER'S DIGNITY

MV Human Rights

Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg e.V.

support of seafarers' dignity

Duckdalben

ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT THE GERMAN SEAMEN'S MISSION"
ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT DUCKDALBEN IN HAMBURG"

SAILING FROM EAST TO WEST
ALWAYS DOING MY BEST
HELPING THE WORLD'S ECONOMY
BY EARNING A BIT OF MONEY
BUT NOW WE ARE IMPRISONED IN THE PORTS
WITH NO ACCESS TO THE FOLKS

ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT THE GERMAN SEAMEN'S MISSION"
ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT DUCKDALBEN IN HAMBURG"

WORKING DAY AND NIGHT
NOBODY WANTS TO HEAR OUR PLIGHT
IT'S THE SEAMENS MISSION
WITH ITS GOOD VISION
WHO HAS EARS TO LISTEN TO US
AND HELPS US BY CONSOLING US

ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT THE GERMAN SEAMEN'S MISSION"
ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT DUCKDALBEN IN HAMBURG"

IT'S ONLY AFTER THE 11th OF SEPTEMBER
LAWS WERE PASSED AS I CAN REMEMBER
IT'S MY HUMAN RIGHTS
OF WHICH I AM DEPRIVED
I AM NO TERRORIST OR CRAZY BEAST
PLEASE STOP THIS BLOODY PREJUDICE

ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT THE GERMAN SEAMEN'S MISSION"
ISPS ISPS STOP IT
I AM JUST A SEAMAN LOOKING FOR SOME FUN
„AT DUCKDALBEN IN HAMBURG"

PLEASE DO NOT MISUSE THE ISPS CODE AGAINST INNOCENT SEAMEN

Composed and sang by: **Sina Rajah**
International Seaman's Club Duckdalben
Zellmannstr. 16
21129 Hamburg, GERMANY
Tel.: +49 (0)40 7401661
Fax.: +49 (0)40 7401660
e-mail: seeyou@duckdalben.de

Nowe środki ochrony utrudniają odwiedzającym dostanie się na statek.

Odmowa dostępu

czasu zabierają takie kontrole i jakie powodują opóźnienia.

Jakby się oni czuli, gdyby podlegali sprawdzeniom każdorazowo, gdy opuszczają swoje mieszkanie lub miejsce pracy? Stąd rozwinęło się wrażenie wśród licznych marynarzy, że stali się oni „kryminalizowani" przez kodeks ISPS".

Liczni kapelani wyrazili obawy do znaczenia kodeksu ISPS dla codziennego życia marynarzy. Oznacza on, że przy ich międzynarodowej płacy minimalnej zmuszani są do korzystania z drogich rozmów telefonii komórkowej dla komunikowania się z rodzinami, ponieważ budki telefoniczne na lądzie oddzielone są od nich płotami. Dostęp do pomieszczenia jest także trudniejszy a statkowe wyposażenie bezpieczeństwa jest także zamknięte, ponieważ „bezpieczeństwo publiczne" ma pierwszeństwo nad ochroną marynarzy pracujących na statku.

Na każdym statku członkowie załogi mają mniej okazji do wychodzenia na ląd, ponieważ muszą oni obecnie spędzać czas w porcie na wachcie przy trapie, sporządzając listy odwiedzających i sprawdzając przepustki. Wykonują te zadania oszczędzając wydatki na straż ochrony. Czasami oznacza to zablokowanie na polecenie kompanii wejścia na statek funkcjonariusza związkowego lub opiekuńczego aby odwiedzili kolegów z załogi, pod pozorem dbałości o statek. Większe problemy dotykają marynarzy jeśli statek pojawia blisko ich portu macierzystego i uniemożliwia się rodzinom odwiedzanie ich na statku. Zgłoszono, że w jednym z portów straże ochrony wymagały opłat od żon marynarzy za uzyskanie przepustek umożliwiających wejście na statek. Żądano opłaty cztery razy większej niż oficjalny koszt przepustek.

Istnieją także praktyczne zagrożenia, gdyż płoty i chodniki zbudowano zbyt blisko krawędzi nabrzeża, nie uwzględniając wymaganego miejsca na kontener. Istnieje zatem ciągłe zagrożenie wpadnięcia marynarzy do wody, zwłaszcza w sytuacji śliskiego podłoża lub w warunkach ciemności.

„Liczni kapelani wyrazili obawy co do znaczenia kodeksu ISPS dla codziennego życia marynarzy".

Miejmy zatem nadzieję, że rządy i władze portowe sprawdzą ponownie swe interpretacje kodeksu. Powinni zdać sobie sprawę, że marynarze są częścią wojny z terroryzmem wobec czego traktowani powinni być z szacunkiem godnością, na jakie zasługują. W badaniu przeprowadzonym przez ITF rok po wprowadzeniu kodeksu, 58% związków marynarzy w swych odpowiedziach stwierdziło odnotowanie przypadków odmowy zejścia na ląd – szczególne problemy dotyczyły portów USA. Było tak mimo faktu, że kodeks ISPS wyraźnie przewiduje, że państwa powinny zwracać „należytą uwagę na marynarzy w zakresie schodzenia na ląd i korzystania z lądowych udogodnień opiekuńczych, włącznie z opieką medyczną".

ITF wprowadza nowy system zgłaszania, który obejmować będzie zwracanie się do inspektorów ITF o odnotowywanie przypadków odmowy marynarzom możliwości zejścia na ląd, lub uniemożliwiania im opuszczania statku. Jon Whitlow, sekretarz Sekcji Marynarzy ITF, powiedział: „Polepszanie ochrony w sektorze morskim wdrażane musi być w sposób zabezpieczający prawa człowieka. Obejmuje to możliwość schodzenia marynarzy na ląd. Nowy system zgłaszania pokaże nam zakres problemu i pomoże nam zagwarantować, że kodeks ISPS oraz inne środki związane z ochroną są należycie wdrażane".

● *Marynarze mogą uczestniczyć w debacie i informować o przypadkach odmówienia im zejścia na ląd przez zalogowanie się na: www.itfseafarers.org*

● *Roy Paul jest asystentem Funkcjonariusza Administracyjnego Powiernictwa Marynarskiego ITF.*

Marynarze z Indii stają się aktywni

FINLAY McINTOSH donosi o nowym programie szkolenia aktywistów dla marynarzy z Indii

Marynarze w Indiach będą mogli skorzystać z nowej inicjatywy zwiększenia oddziaływania inspektoratu ITF w regionie. Nowy program szkoleniowy kampanii przeciwko tanim banderom (FoC) uprawnia miejscowych związkowców do inspekcji, oraz gwarantowania, że warunki pracy są wystarczająco dobre.

Narastająca ilość marynarzy przystępuje do pracy na subkontynencie indyjskim, a ponad 70.000 marynarzy z Indii zatrudnionych jest na wszystkich typach statków, pod banderami narodowymi i FoC.

Mimo kryzysu gospodarczego Indie nadal są kluczowym graczem w ogólnym wzroście gospodarki światowej. Istnieje wysoki popyt na eksport i import surowców a także towarów wytworzonych. Czynniki te doprowadziły do zwiększenia działalności żeglugowej celem transportu towarów do i z Indii. Zakłada się dalszy wzrost ilości marynarzy w tym regionie.

Oznacza to, że istnieje rosnący popyt zarówno na pomoc, jak i informacje ze strony inspektoratu ITF(FoC) w Indiach/Sri Lance. Afilianci ITF w regionie zwrócili się o dodatkowe przeszkolenie aktywistów, celem polepszenia kampanii przeciwko FoC u jej podstaw.

Tworzenie aktywistów związkowych

Program szkoleniowy ma na celu tworzenie miejscowych aktywistów związkowych wśród związków dokerów i marynarzy. Muszą oni:

- Rozumieć kampanię ITF przeciwko tanim banderom.
- Znać sposoby, w jakie aktywiści mogą reagować na potrzeby marynarzy i pomagać im.
- Rozumieć rolę Kampanii przeciwko FoC i jej na dokerów (wzajemna solidarność).
- Zidentyfikować oddanych aktywistów zainteresowanych rozwojem swego potencjału w kampanii.

Wielkie znaczenie ma wykorzystanie wiedzy naszych istniejących inspektorów ITF i przekazanie ich doświadczenia aktywistom. Dalszy sukces inspektoratu w Indiach zależy od wykształconych dokerów i marynarzy w zakresie udzielania wsparcia i aktywności w kampanii.

Statki FoC z akceptowalnymi dla ITF układami wymagają sprawdzenia dla zagwarantowania przestrzegania; zaś te bez układów powinny być naciskane aby ich armatorzy podpisali układy akceptowane przez ITF.

Pozytywna reakcja

ITF otrzymała bardzo pozytywną reakcję ze strony aktywistów – niektórzy z nich uczestniczyli w przeszłości w tygodniach akcji FoC i z zadowoleniem przyjęli okazję polepszenia swej wiedzy na temat kampanii przeciwko FoC.

Za szczególnie przydatne uznali oni prowadzenie szkoleń przez miejscowych inspektorów ITF w lokalnych językach; malayalam (Kochi) i tamilskim (Chennai). Inspektorzy odegrali także pozytywną rolę w przekazaniu swej wiedzy i doświadczenia, co doprowadziło do pożytecznych dyskusji na temat kampanii FoC i przeprowadzania inspekcji statków.

„Główna korzyść szkolenia polega na tym, że pod nieobecność inspektora ITF i na rzecz innych działań, wyszkolony aktywista może udać się na statek i pomóc marynarzowi lub marynarzom" powiedział Thomas Sebastian. "Informacje uzyskane od aktywistów ujawniły, że nabrali oni przekonania do odwiedzania statków. Używanie miejscowego języka pochwalone zostało przez wszystkich uczestników".

Szkolenie przyniosło także podpisanie dwóch układów w porcie Chennai i w porcie Kochi, dzięki czemu marynarze objęci są akceptowalnymi dla ITF układami zbiorowymi. Dwa statki pod banderą Indii zgodziły się posiadać krajowy układ zbiorowy dla członków załogi podpisany z lokalnym związkiem.

Mahendra Sharma, asystent sekretarza regionalnego ITF stwierdził, iż jego biuro chce budować zdolność miejscowych związków do ochrony marynarzy przed wyzyskiem, włącznie z niskimi wynagrodzeniami i porzuceniami. „Planujemy stworzenie sporego zbioru wyszkolonych aktywistów związkowych do sprawdzania w regionie wszystkich statków pod tanimi banderami" powiedział.

● *Finlay McIntosh jest w Zespole Akcji, Wydział Operacji Morskich, w ITF*

Z prawej : Uczestnicy sesji szkolenia aktywistów ITF

„Planujemy stworzenie sporego zbioru wyszkolonych aktywistów związkowych do sprawdzania w regionie wszystkich statków pod tanimi banderami".

Inspektorzy ITF

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

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

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

REGIONALNE BIURO AFRYKI FRANCUSKOJĘZYCZNEJ
1036 Avenue Dimbdolobsom,
3rd floor ex immeuble CEAO,
11 BP 832, Ouagadougou,
Burkina Faso
Tel: +226(0)50 30 19 79
Fax: +226(o)50 33 31 01
Email: itfwak@fasonet.bf

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

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

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

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

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

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

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

AUSTRALIA
Fremantle
● Adrian Evans
Tel: +61(0)8 9335 0500
Fax: +61(0)8 9335 0510
Mobile: +61(0)401 692 528
Email: evans_adrian@itf.org.uk
Melbourne
● Matt Purcell
Tel: +61(0)3 9329 5477
Fax: +61(0)3 9328 1682
Mobile: +61(0)418 387 966
Email: purcell_matt@itf.org.uk
Sydney
● Dean Summers*
Tel: +61(0)2 9267 9134
Fax: +61(0)2 9267 4426
Mobile: +61(0)419 934 648
Email: summers_dean@itf.org.uk
Townsville
● Graham Bragg
Tel: +61(0)7 4771 4311
Fax: +61(0)7 4721 2459
Mobile: +61(0)419 652 718
Email: bragg_graham@itf.org.uk

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

BRAZYLIA
Paranagua
● Ali Zini
Tel/Fax: +55(0)41 3422 0703
Mobile: +55(0)41 9998 0008
Email: zini_ali@itf.org.uk
Rio de Janeiro
● Luiz Fernando Duarte de Lima*
Tel: +55(0)21 2233 2812
Fax: +55(0)21 2283 0314
Mobile: +55(0)21 9480 5336
Email: delima_luiz@itf.org.uk
● Airton Vinicius Broto Lima*
Tel: +55(0)21 2233 2812
Fax: +55(0)21 2283 0314
Mobile: +55(0)21 9480 5337
Email: lima_airton@itf.org.uk
Santos
● Renialdo Donizete Salustiano de Freitas
Tel/Fax: +55(0)13 3232 2373
Mobile: +55(0)13 9761 0611
Email: defreitas_renialdo@itf.org.uk

KANADA
Halifax
● Gerard Bradbury
Tel: +1(0)902 455 9327
Fax: +1(0)902 454 9473
Mobile: +1(0)902 441 2195
Email: bradbury_gerard@itf.org.uk
Hamilton
● Mike Given
Tel: +1(0)905 227 5212
Fax: +1(0)905 227 0130
Mobile: +1(0)905 933 0544
Email: given_mike@itf.org.uk
Montreal
● Patrice Caron
Tel: +1(0)514 931 7859
Fax: +1(0)514 931 0399
Mobile: +1(0)514 234 9962
Email: caron_patrice@itf.org.uk
Vancouver
● Peter Lahay*
Tel: +1(0)604 251 7174
Fax: +1(0)604 251 7241
Mobile: +1(0)604 418 0345
Email: lahay_peter@itf.org.uk

CHILE
Valparaiso
● Juan Luis Villalón Jones
Tel: +56(0)32 221 7727
Fax: +56(0)32 275 5703
Mobile: +56(0) 9250 9565
Email: villalon_juan@itf.org.uk

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

CHORWACJA
Dubrovnik
● Vladimir Glavocic
Tel: +385(0)20 418 992
Fax: +385(0)20 418 993
Mobile: +385(0)98 244 872
Email: glavocic_vladimir@itf.org.uk
Rijeka
● Predrag Brazzoduro*
Tel: +385(0)51 325 343
Fax: +385(0)51 213 673
Mobile: +385(0)98 211 960
Email: brazzoduro_predrag@itf.org.uk
Sibenik
● Milko Kronja
Tel: +385(0)22 200 320
Fax: +385(0)22 200 321
Mobile: +385(0)98 336 590
Email: kronja_milko@itf.org.uk

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

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

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

FRANCJA
Dunkirk
● Pascal Pouille
Tel: +33(0)3 28 66 45 24
Fax: +33(0)3 28 21 45 71
Mobile: +33(0)6 80 23 95 86
Email: pouille_pascal@itf.org.uk
Le Havre
● François Caillou*
Tel: +33(0)2 35 26 63 73
Fax: +33(0)2 35 24 14 36
Mobile: +33(0)6 08 94 87 94
Email: caillou_francois@itf.org.uk
Marseille
● Yves Reynaud
Tel: +33(0)4 91 54 99 37
Fax: +33(0)4 91 33 22 75
Mobile: +33(0)6 07 68 16 34
Email: reynaud_yves@itf.org.uk
St Nazaire
● Geoffroy Lamade
Tel: +33(0)2 40 22 54 62
Fax: +33(0)2 40 22 70 36
Mobile: +33(0)6 60 30 12 70
Email: lamade_geoffroy@itf.org.uk
Sète
● Stéphanie Danjou
Tel/Fax: +33(0)4 67 43 75 18
Mobile: +33(0)6 27 51 35 78
Email: danjou_stephanie@itf.org.uk

NIEMCY
Bremen
● Susan Linderkamp
Tel: +49(0)421 330 3333
Fax: +49(0)421 330 3366
Email: linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamburg
● Ulf Christiansen
Tel: +49(0)40 2800 6811
Fax: +49(0)40 2800 6822
Mobile: +49(0)171 641 2694
Email: christiansen_ulf@itf.org.uk
Rostock
● Hartmut Kruse
Tel: +49(0)381 670 0046
Fax: +49(0)381 670 0047
Mobile: +49(0)171 641 2691
Email: kruse_hartmut@itf.org.uk

GRECJA
Piraeus
● Stamatis Kourakos*
Tel: +30(0)210 411 6610 / 6604
Fax: +30(0)210 413 2823
Mobile: +30(0)69 77 99 3709
Email: kourakos_stamatis@itf.org.uk
● Antonios Maounis
Tel: +30(0)210 411 6610 / 6604
Fax: +30(0)210 413 2823
Mobile: +30(0)69 44 57 0910
Email: maounis_antonios@itf.org.uk

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

INDIE
Calcutta
● Chinmoy Roy
Tel: +91(0)332 459 7598
Fax: +91(0)332 459 6184
Mobile: +91(0)98300 43094
Email: roy_chinmoy@itf.org.uk
● Narain Chandra Das Adhikary
Tel: +91(0)332 425 2203
Fax: +91(0)332 425 3577
Mobile: +91(0)94345 17316
Chennai
● K Sree Kumar
Tel: +91(0)44 2522 3539 / 5983
Fax: +91(0)44 2526 3343
Mobile: +91(0)44 93 8100 1311
Email: kumar_sree@itf.org.uk
Kochi
● Thomas Sebastian
Tel: +91(0)484 233 8249 / 8476
Fax: +91(0)484 266 9468
Mobile: +91(0)98950 48607
Email: sebastian_thomas@itf.org.uk
Mumbai
● Kersi Parekh
Tel: +91(0)22 2261 6951 / 6952
Fax: +91(0)22 2265 9087
Mobile: +91(0)98205 04971
Email: parekh_kersi@itf.org.uk
● Hashim Sulaiman
Tel: +91(0)22 2261 8368 / 8369
Fax: +91(0)22 2261 5929
Mobile: +91(0)9967 218893
Email: sulaiman_hashim@itf.org.uk
Tuticorin
● DM Stephen Fernando
Tel: +91(0)461 2326 519 / 2339 195
Fax: +91(0)461 2311 668
Mobile: +91(0)94431 59137
Email: fernando_stephen@itf.org.uk
Visakhapatnam
● BV Ratnam
Tel: +91(0)891 2502 695 / 2552 592
Fax: +91(0)891 2502 695
Mobile: +91(0)98481 98025
Email: ratnam_bv@itf.org.uk

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

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

WŁOCHY
Genoa
● Piero Luigi Re
Tel: +39(0)10 25 18 675
Fax: +39(0)10 25 18 683
Mobile: +39(0)335 707 0988
Email: re_piero-luigi@itf.org.uk
Leghorn/Livorno
● Bruno Nazzarri
Tel: +39(0)58 68 25 251
Fax: +39(0)58 68 96 178
Email: nazzarri_bruno@itf.org.uk
Naples
● Paolo Serretiello
Tel/Fax: +39(0)81 26 50 21
Mobile: +39(0)335 482 706
Email: serretiello_paolo@itf.org.uk
Palermo
● Francesco Saitta
Tel/Fax: +39(0)91 32 17 45
Mobile: +39(0)338 698 4978
Email: saitta_francesco@itf.org.uk

Ciąg dalszy na odwrocie mapy

Inspektorzy ITF

Pomoc marynarzom na całym świecie

Międzynarodowa Federacja

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

Transportowców

ARAB WORLD OFFICE
AMMAN
+962 (0)6 569 94 48

AFRICAN REGIONAL OFFICE
NAIROBI
+254 (0)20 444 80 19

AFRICAN FRANCOPHONE OFFICE
OUAGADOUGOU
+226 (0)50 30 19 79

ASIA/PACIFIC REGIONAL OFFICE
TOKYO
+81 (0)3 3798 2770

ASIAN SUB-REGIONAL OFFICE
NEW DELHI
+91 (0)11 2335 4408/7423

Aberdeen *+44(0)1224 582 688*

Algeciras *+34(0)956 657 046*

Antwerp *+32(0)3 224 3413*

Barcelona *+34(0)93 481 2766*

Bergen *+47(0)55 230 059*

Bilbao *+34(0)94 493 5659*

Bremen *+49(0)421 330 3333*

Bristol *+44(0)151 427 3668*

Constanta *+40(0)241 618 587*

Copenhagen *+45(0)33 36 13 97*

Dublin *+353(0)1 874 3735*

Dubrovnik *+385(0)20 418 992*

Dunkirk *+33(0)3 28 66 45 24*

Gdynia *+48(0)58 661 60 96*

Genoa *+39(0)10 25 18 675*

Gothenburg *+46(0)10 480 31 14*

Hamburg *+49(0)40 2800 6811*

Helsingborg *+46(0)31 42 95 31*

Helsinki *+358(0)9 615 202 55*

Istanbul *+90(0)216 347 3771*

Klaipeda *+370(0)46 410 447*

Le Havre *+33(0)2 35 26 63 73*

Lisbon *+351 (0)21 391 8150*

Liverpool *+44(0)151 639 8454*

Livorno *+39(0)58 68 25 251*

Marseille *+33(0)4 91 54 99 37*

Naples *+39(0)81 26 50 21*

Odessa *+380(0)482 429 901*

Oslo *+47(0)22 825 835*

Palermo *+39(0)91 32 17 45*

Piraeus *+30(0)210 411 6610*

Porsgrunn *+47(0)35 548 240*

Ravenna *+39(0)54 44 23 842*

Riga *+371(0)7 073 436*

Rijeka *+385(0)51 325 343*

Rostock *+49(0)381 670 0046*

Rotterdam *+31(0)10 215 1166*

St Nazaire *+33(0)2 40 22 54 62*

St Petersburg *+7(0)812 718 6380*

Sète *+33(0)4 67 43 75 18*

Sibenik *+385(0)22 200 320*

Stavanger *+47(0)51 840 549*

Stockholm *+46(0)8 791 4100*

Szczecin *+48(0)91 423 97 07*

Taranto *+39(0)99 47 07 555*

Tilbury *+44(0)20 8989 6677*

Trieste *+39(0)40 37 21 832*

Turku *+358(0)9 613 110*

Vigo *+34(0)986 221 177*

Zeebrugge *+32(0)2 549 1103*

Inspektorzy ITF

Ravenna
●Giovanni Olivieri*
Tel: +39(0)54 44 23 842
Fax: +39(0)54 45 91 852
Mobile: +39(0)335 526 8464
Email: olivieri_giovanni@itf.org.uk
Taranto
●Gianbattista Leoncini
Tel/Fax: +39(0)99 47 07 555
Mobile: +39(0)335 482 703
Email: leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Trieste
●Paolo Siligato
Tel/Fax:+39(0)40 37 21 832
Mobile: +39(0)348 445 4343
Email: siligato_paolo@itf.org.uk

JAPONIA
Chiba
●Shigeru Fujiki
Tel: +81(0)50 1291 7326
Fax: +81(0)3 3733 2627
Mobile: +81(0)90 9826 9411
Email: fujiki_shigeru@itf.org.uk
Osaka
●Mash Taguchi
Tel: +81(0)66 612 1004 / 4300
Fax: +81(0)66 612 7400
Mobile: +81(0)90 7198 6721
Email: taguchi_mash@itf.org.uk
Tokyo
●Shoji Yamashita*
Tel: +81(0)35 410 8330
Fax: +81(0)35 410 8336
Mobile: +81(0)90 3406 3035
Email: yamashita_shoji@itf.org.uk
Yokohama
●Fusao Ohori
Tel: +81(0)45 451 5585
Fax: +81(0)45 451 5584
Mobile: +81(0)90 6949 5469
Email: ohori_fusao@itf.org.uk

KENIA
Mombasa
●Juma Khamis
Tel: +254(0)41 2495 244
Fax: +254(0)41 2495 117
Mobile: +254(0)721 738053
Email: khamis_juma@itf.org.uk

KOREA
Inchon
●Kwang-Jo Ko
Tel: +82(0)32 881 9880
Fax: +82(0)32 884 3228
Mobile: +82(0)11 440 4611
Email: ko_kj@itf.org.uk
Pusan
●Sang Gi Gim
Tel: +82(0)51 469 0401 / 0294
Fax: +82(0)51 464 2762
Mobile: +82(0)10 3585 2401
Email: gi-gim_sang@itf.org.uk
●Bae Jung Ho
Tel: +82(0)51 463 4828
Fax: +82(0)51 464 8423
Mobile: +82(0)10 3832 4628
Email: bae_jh@itf.org.uk
Seoul
●Hye Kyung Kim*
Tel: +82(0)2 716 2764
Fax: +82(0)2 702 2271
Mobile: +82(0)10 5441 1232
Email: kim_hk@itf.org.uk

ŁOTWA
Riga
●Norbert Petrovskis
Tel: +371(0)7 073 436
Fax: +371(0)7 383 577
Mobile: +371(0)29 215 136
Email: petrovskis_norbert@itf.org.uk

LITWA
Klaipeda
●Andrey Chernov
Tel/Fax: +370(0)46 410 447
Mobile: +370(0)699 28198
Email: chernov_andrey@itf.org.uk

MEKSYK
Manzanillo
●Honorio Alberto Galván Aguilar
Tel/Fax: +52(0)314 332 8834
Mobile: +52(0)1 314 122 9212
Email: galvan_honorio@itf.org.uk
Veracruz
●Enrique Lozano
Tel/Fax: +52(0)229 932 1367 / 3023
Mobile: +52(0)1 229 161 0700
Email: lozano_enrique@itf.org.uk

HOLANDIA
Rotterdam
●Ruud Touwen*
Tel: +31(0)10 215 1166
Fax: +31(0)10 423 3933
Mobile: +31(0)65 331 5072
Email: touwen_ruud@itf.org.uk
●Debbie Klein
Tel: +31(0)10 215 1166
Fax: +31(0)10 423 3933
Mobile: +31(0)65 318 2734
Email: klein_debbie@itf.org.uk
●Aswin Noordermeer
Tel: +31(0)10 215 1166
Fax: +31(0)10 423 3933
Mobile: +31(0)65 333 7522
Email: noordermeer_aswin@itf.org.uk

NOWA ZELANDIA
Wellington
●Grahame McLaren
Tel: +64(0)4 801 7613
Fax: +64(0)4 384 8766
Mobile: +64(0)21 292 1782
Email: maclaren_graham@itf.org.uk

NIGERIA
Lagos
●Henry Akinrolabu
Tel/Fax: +234(0) 1 793 6150
Mobile: +234(0)803 835 9368
Email: akinrolabu_henry@itf.org.uk

NORWEGIA
Bergen
●Tore Steine
Tel: +47(0)55 230 059
Fax: +47(0)55 900 152
Mobile: +47(0)90 768 115
Email: steine_tore@itf.org.uk
Oslo
●Nils Pedersen*
Tel: +47(0)22 825 835 / 425 872
Fax: +47(0)22 423 056
Mobile: +47(0)90 148 487
Email: pedersen_nils@itf.org.uk
●Angelica Gjestrum
Tel: +47(0)22 825 824
Fax: +47(0)22 423 056
Mobile: +47(0)97 729 357
Email: gjestrum_angelica@itf.org.uk
Porsgrunn
●Truls M Hellenes
Tel: +47(0)35 548 240
Fax: +47(0)35 548 023
Mobile: +47(0)90 980 487
Email: hellenes_truls@itf.org.uk
Stavanger
●Aage Baerheim
Tel: +47(0)51 840 549
Fax: +47(0)51 840 501
Mobile: +47(0)90 755 776
Email: baerheim_aage@itf.org.uk

PANAMA
Cristóbal
●Luis Fruto
Tel: +507(0) 264 5101
Fax: +507(0) 269 9741
Mobile: +507(0)66 178 525
Email: fruto_luis@itf.org.uk

FILIPINY
Cebu City
●Joselito O Pedaria
Tel: +63(0)32 256 16 72
Fax: +63(0)32 253 25 31
Mobile: +63(0)920 970 0168
Email: pedaria_joselito@itf.org.uk
Manila
●Rodrigo Aguinaldo
Tel: +63(0)2 536 82 87
Fax: +63(0)2 536 82 86
Mobile: +63(0)917 811 1763
Email: aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk

POLSKA
Gdynia
●Andrzej Koscik
Tel: +48(0)58 661 60 96
Fax: +48(0)58 661 60 53
Mobile: +48(0)602 233 619
Email: koscik_andrzej@itf.org.uk
Szczecin
●Adam Mazurkiewicz
Tel: +48(0)91 423 97 07
Fax: +48(0)91 423 93 30
Mobile: +48(0)501 539 329
Email: mazurkiewicz_adam@itf.org.uk

PORTUGALIA
Lisbon
●João de Deus Gomes Pires
Tel: +351 (0)21 391 8150
Fax: +351 (0)21 391 8159
Mobile: +351 (0)91 936 4885
Email: pires_joao.@itf.org.uk

PORTORYKO
San Juan
●Felipe García-Cortijo
Tel: +1787(0)783 1755
Fax: +1787(0)273 7989
Mobile: +1787(0)410 1344
Email: garcia_felipe@itf.org.uk

RUMINIA
Constanta
●Adrian Mihalcioiu
Tel: +40(0)241 618 587
Fax: +40(0)241 616 915
Mobile: +40(0)722 248 828
Email: mihalcioiu_adrian@itf.org.uk

ROSJA
St Petersburg
●Sergey Fishov*
Tel/Fax: +7(0)812 718 6380
Mobile: +7(0)911 096 9383
Email: fishov_sergey@itf.org.uk
Vladivostock
●Petr Osichansky
Tel/Fax: +7(0)423 251 2485
Mobile: +7(0)423 270 6485
Email: osichansky_petr@itf.org.uk

POŁUDNIOWA AFRYKA
Cape Town
●Cassiem Augustus
Tel: +27(0)21 461 9410
Fax: +27(0)21 462 1299
Mobile: +27(0)82 773 6366
Email: augustus_cassiem@itf.org.uk
Durban
●Sprite Zungu*
Tel/Fax: +27(0)31 909 1087
Mobile: +27(0)82 773 6367
Email: zungu_sprite@itf.org.uk

HISZPANIA
Algeciras
●José M Ortega
Tel: +34(0)956 657 046
Fax: +34(0)956 632 693
Mobile: +34(0)699 436 503
Email: ortega_jose@itf.org.uk
Barcelona
Joan Mas García
Tel: +34(0)93 481 2766
Fax: +34(0)93 298 2179
Mobile: +34(0)629 302 503
Email: mas_joan@itf.org.uk
Bilbao
●Mohamed Arrachedi
Tel: +34(0)94 493 5659
Fax: +34(0)94 493 6296
Mobile: +34(0)629 419 007
Email: arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Las Palmas
●Victor Conde
Tel: +34(0)928 467 630
Fax: +34(0)928 465 547
Mobile: +34(0)676 057 807
Email: conde_victor@itf.org.uk
Vigo
●Luz Baz
Tel/Fax: +34(0)986 221 177
Mobile: +34(0)660 682 164
Email: baz_luz@itf.org.uk

SRI LANKA
Colombo
●Ranjan Perera
Tel: +94(0)11 243 8326
Fax: +94(0)11 278 5091
Mobile: +94(0)77 314 7005
Email: perera_ranjan@itf.org.uk

SZWECJA
Gothenburg
●Göran Larsson
Tel: +46(0)10 480 31 14
Fax: +46(0)31 13 56 77
Mobile: +46(0)70 626 77 88
Email: larsson_goran@itf.org.uk
●Göran Nilsson
Tel: +46(0)10 480 31 21
Fax: +46(0)31 13 56 77
Mobile: +46(0)76 100 65 12
Email: nilsson_goran@itf.org.uk
Helsingborg
●Sven Save
Tel: +46(0)31 42 95 31
Fax: +46(0)42 37 43 45
Mobile: +46(0)70 57 49 713
Email: save_sven@itf.org.uk
Stockholm
●Carl Tauson*
Tel: +46(0)8 791 4100
Fax: +46(0)8 212 595
Mobile: +46(0)70 59 26 896
Email: tauson_carl@itf.org.uk
●Annica Barning
Tel: +46(0)8 454 8405
Fax: +46(0)8 411 6940
Mobile: +46(0)70 57 49 714
Email: barning_annica@itf.org.uk
●Peter Lövkvist
Tel: +46(0)10 480 37 62
Fax: +46(0)87 23 18 03
Mobile: +46(0)70 626 77 89
Email: lovkvist_peter@itf.org.uk

TAJWAN
Keelung
●Huang Yu-Sheng*
Tel: +886(0)2251 50302
Fax: +886(0)2250 61046 / 78211
Mobile: +886(0)933 906 398
Email: yu-sheng_huang@itf.org.uk
Taichung
●Sanders Chang
Tel: +886(0)2658 4514
Fax: +886(0)2658 4517
Mobile: +886(0)955 415 705
Email: chang_sanders@itf.org.uk

TURCJA
Istanbul
●Muzaffer Civelek
Tel: +90(0)216 347 3771
Fax: +90(0)216 347 4991
Mobile: +90(0)535 663 3124
Email: civelek_muzaffer@itf.org.uk

UKRAINA
Odessa
●Nataliya Yefrimenko
Tel: +380(0)482 429 901 / 902
Fax: +380(0)482 429 906
Mobile: +380(0)503 366 792
Email: yefrimenko_nataliya@itf.org.uk

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO
Aberdeen
●Norrie McVicar*
Tel: +44(0)1224 582 688
Fax: +44(0)1224 584 165
Mobile: +44(0)7768 652 257
Email: mcvicar_norrie@itf.org.uk
●Neil Keith
Tel: +44(0)1224 582 688
Fax: +44(0)191 456 1309
Mobile: +44(0)7748 841 939
Email: keith_neil@itf.org.uk
Bristol
●Bill Anderson
Tel/Fax: +44(0)151 427 3668
Mobile: +44(0)7876 794 914
Email: anderson_bill@itf.org.uk
Liverpool
●Tommy Molloy
Tel: +44(0)151 639 8454
Fax: +44(0)151 346 8801
Mobile: +44(0)7764 182 768
Email: molloy_tommy@itf.org.uk
Tilbury
●Chris Jones
Tel: +44(0)20 8989 6677
Fax: +44(0)20 8530 1015
Mobile: +44(0)7921 022 600
Email: jones_chris@itf.org.uk

STANY ZJEDNOCZONE
Baltimore
●Arthur Petitpas
Tel: +1(0)410 882 3977
Fax: +1(0)410 882 1976
Mobile: +1(0)443 562 3110
Email: petitpas_arthur@itf.org.uk
Houston
●Shwe Tun Aung
Tel: +1(0)713 659 5152
Fax: +1(0)713 650 8629
Mobile: +1(0)713 447 0438
Email: aung_shwe@itf.org.uk
Los Angeles
●Stefan Mueller-Dombois
Tel: +1(0)562 493 8714
Fax: +1(0)562 493 7190
Mobile: +1(0)562 673 9786
Email: mueller_stefan@itf.org.uk
Miami
●Hans Saurenmann
Tel: +1(0)321 783 8876
Fax: +1(0)321 783 2821
Mobile: +1(0)305 360 3279
Email: saurenmann_hans@itf.org.uk
Morehead City
●Tony Sacco
Tel/Fax: +1(0)252 726 9796
Mobile: +1(0)252 646 2093
Email: sacco_tony@itf.org.uk
Nowy Orlean
●Dwayne Boudreaux*
Tel: +1(0)504 581 3196 (ext 7)
Fax: +1(0)504 568 9996
Mobile: +1(0)504 442 1556
Email: boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Nowy Jork
●Enrico Esopa*
Tel: +1(0)718 832 6600 (ext 240)
Fax: +1(0)718 832 8870
Mobile: +1(0)201 417 2805
Email: esopa_enrico@itf.org.uk
Portland
●Martin Larson
Fax: +1(0)503 286 1223
Mobile: +1(0)503 347 7775
Email: larson_martin@itf.org.uk
Portoryko
Patrz oddzielny adres dla Portoryko
Seattle
●Lila Smith
Tel: +1(0)206 533 0995
Fax: +1(0)206 533 0996
Mobile: +1(0)206 818 1195
Email: smith_lila@itf.org.uk
●Jeff Engels*
Tel: +1(0)206 633 1614
Fax: +1(0)206 675 1614
Mobile: +1(0)206 331 2134
Email: engels_jeff@itf.org.uk
Tampa
●Tony Sasso
Tel: +1(0)321 784 0686
Fax: +1(0)321 784 0522
Mobile: +1(0)321 258 8217
Email: sasso_tony@itf.org.uk

** Oznacza koordynatora ITF*

ANTIGUA I BARBUDA

BAHAMY

BARBADOS

BELIZE

BERMUDY

BOLIWIA

BIRMA/MYANMAR

KAMBODŻA

KAJMANY

KOMORY

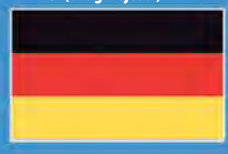
CYPR

GWINEA RÓWNIKOWA

FRANCJA(drugi rejestr)

GRUZJA

NIEMCY(drugi rejestr)



GIBRALTAR

HONDURAS

JAMAJKA

LIBAN

LIBERIA

MALTA

WYSPY MARSHALLA

NO PLACE TO HIDE.

Tanie bandery

MAURITIUS

MONGOLIA

ANTYLE HOLENDERSKIE

PÓŁNOCNA KOREA

PANAMA

WYSPY ŚW.TOMASZA I KSIĄŻĘCA

SRI LANKA

SAINT VINCENT I GRENADYNY

TONGA

VANUATU

Oto bandery morskie ogłoszone przez Międzynarodową Federację Transportowców TANIMI BANDERAMI

Oprócz tych bander istnieją rejestry żeglugowe, których statki mogą być traktowane, rozpatrując każdy z nich oddzielnie, jako eksploatowane pod tanią banderą.

ITF HOUSE, 49-60 BOROUGH ROAD, LONDON SE1 1 DR, TEL.: *+44 (0) 20 78403 2733*, FAX: *+44 (0)20 7357 7871*, EMAIL: *MAIL@ITF.ORG.UK*, *INTERNET: WWW.ITFGLOBAL.ORG*

Flota światowa

35 głównych flot wg bandery

(wg tonażu , stan na 1 stycznia 2008r.)	*Ilość statków (ponad 100gt)*	*Tonaż brutto (w mln)*	*GT(mln) 1 stycznia 2007*	*Średni wiek statków*
1. Panama *	7,605	168.2	155.0	19
2. Liberia*	2,171	76.6	68.4	12
3. Bahamy*	1,430	43.7	40.8	15
4. Singapur	2,257	36.3	32.2	10
5. Wyspy Marshalla*	1,099	36,0	32,8	10
6. Hong Kong (Chiny)	1,242	35.8	32.7	12
7. Grecja	1,478	35.7	32.0	22
8. Malta*	1,421	27.8	24.8	16
9. Chiny	3,799	24.9	23.5	23
10. Cypr*	985	19.0	19.0	14
11. Nowegia (2.rejestr NIS)	598	14.7	14.8	16
12. Zjednoczone Królestwo	1,637	13.4	12.1	20
13. Korea Południowa	2,946	13.1	10.5	25
14. Włochy	1,564	13.0	12.6	22
15. Niemcy	885	12.9	11.4	21
16. Japonia	6.519	12.8	12.8	15
17. Stany Zjednoczone	6,416	11.3	11.1	26
18. Bermudy* (Zjed. Królestwo)	152	9.2	8.4	12
19. Indie	1,417	9.2	8.4	18
20. Dania (2.rejestr DIS)	435	9.0	8.2	17
21. Antigua i Barbuda*	1.130	8.6	7.9	11
22. Rosja	3,481	7.6	8.0	24
23. Malezja	1,151	7.0	6.4	16
24. Holandia	1,258	6.1	5.8	17
25. St.Vincent*	1,048	5.9	6.1	25
26. Indonezja	4,469	5.7	5.3	21
27. Filipiny	1,840	5.1	5.1	28
28. Turcja	1,252	5.0	4.8	25
29. Szwecja	572	4.o	3.9	32
30. Iran	508	3.6	5.2	22
31. Norwegia	1,490	3.4	3.4	26
32. Tajlandia	858	2.8	2.9	26
33. Kanada	927	2.8	2.8	31
34. Tajwan	629	2.7	2.8	26
35. Kuwejt	212	2.4	2.2	24
Łącznie na świecie	**92,504**	**774.9**	**721.9**	**22**

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

35 głównych krajów własności

(wg tonażu , stan na 1 stycznia 2008r.)	*Ilość statków (ponad 1.000gt)*	*Tonaż brutto (w mln)*	*Średni wiek statków*
1. Japonia	3,526	110.0	9
2. Grecja	3,121	103.3	16
3. Niemcy	3.223	69.2	8
4. Chiny	3,317	54.3	20
5. Stany Zjednoczone	1,760	35.4	18
6. Norwegia	1,825	33.7	15
7. Korea Południowa	1,136	23.5	17
8. Dania	856	21.2	12
9. Hong Kong (Chiny)	650	20.1	12
10. Zjedn. Królestwo	865	20.1	13
11. Singapur	869	17.7	15
12. Tajwan	589	17.5	13
13. Włochy	771	14.3	16
14. Rosja	2.129	13.8	24
15. Kanada	418	12.1	21
16. Indie	538	9.7	17
17. Malezja	393	8.9	16
18. Turcja	1.024	8.5	19
19. Belgia	234	7.3	14
20. Arabia Saudyjska	165	7.3	15
21. Szwecja	364	7.1	14
22. Zjedn. Emiraty Arabskie	425	6.5	21
23. Francja	358	6.4	11
24. Holandia	755	6.2	13
25. Iran	179	5.9	16
26. Indonezja	850	5.3	23
27. Hiszpania	377	3.5	17
28. Kuwejt	69	3.4	16
29. Szwajcaria	161	2.9	15
30. Tajlandia	342	2.7	23
31. Brazylia	143	2.5	22
32. Ukraina	469	2.3	25
33. Finlandia	140	2.1	17
34. Izrael	72	2.0	18
35. Monako	73	1.9	17
Łącznie na świecie	**41.184**	**756.1**	**22**

Źródło: Lloyd's Register of Shipping

Istnieje do 1.200 nieudokumentowanych rybaków birmańskich na indonezyjskiej wyspie Tual. Liczni z nich zbiegli przed ogromną przemocą.

„Stanął wobec brutalnego wyboru: pozostać na swym statku rybackim i umrzeć, albo wyskoczyć ze statku zacumowanego w Tual".

Morderstwo na morzu

DAVID BROWNE raportuje o szokujących nadużyciach wobec birmańskich rybaków.

Z lotu ptaka widok wyspy Tual jest idylliczny. Otoczona jest palmami kokosowymi i perłowo białymi plażami tworząc lazurowy spokój najdalej na wschód leżącego indonezyjskiego Morza Banda. Jednak dla wielu setek marynarzy, przetrzymywanych w tym miejscu, Tual stała się praktycznie więzieniem.

Na podstawie stwierdzeń niedawnej misji ITF na wyspę, która położona jest niemal 3.000 km na wschód od stolicy Indonezji, Dżakarty, może na niej i na otaczających ją wyspach znajdować się między 700 a 1.200 zbiegłych i nieudokumentowanych marynarzy birmańskich.

Uciekli przed morderstwami na morzu i brutalnymi warunkami pracy aby znaleźć względne bezpieczeństwo w Indonezji, ale żyją w ciągłym strachu przed aresztowaniem i deportacją do Tajlandii albo pod militarną dyktaturę w ich ojczyźnie.

Wielu porzuconych marynarzy, wśród nich Soe Min i jego przyjaciel Saing Winna, żyje skromnie z poszukiwań lub uprawy w zalesionej części wyspy. Dla nich, ta odległa, mało znana wyspa oddalona o tysiące kilometrów od ich rządzonej przez wojsko ojczyzny, nie jest rajem.

„Jesteśmy tutaj bo nie mamy innej opcji pobytu. Nie chcemy być w innym kraju. Każdy chce wrócić do domu", mówi Winna.

„Obecni tu Birmańczycy mają mnóstwo problemów", twierdzi Min. „Nie są to małe, ale wielkie problemy. Tęsknią za Birmą i przeżywają wielkie trudności. Widziałem ludzi załamanych, śmiejących się i płaczących przede mną. W ten sposób się czują."

Soe Min, który jak mówi stanął wobec brutalnego wyboru, pozostać na swoim statku rybackim i umrzeć albo wyskoczyć ze statku zacumowanego w Tual, ujawnił się, jako lider przebywających na wychodźstwie rybaków; przy wsparciu swej żony Popi, miejscowej kobiety mającej mały domek w pobliskiej wiosce.

Brutalność na statku

Spotkaliśmy Min i ośmiu innych rybaków birmańskich migrujących w głębokim ukryciu leśnym. Ma 33 lata, średni wzrost, jest silnej budowy, zdezerterował z armii birmańskiej i zbiegł z kraju po otrzymaniu rozkazu zmasakrowania niewinnych mieszkańców wioski.

„Kiedykolwiek wchodziliśmy do wsi, można było stwierdzić, że miała ona problem", mówi. „Były walki i strzelanina. Dowódca rozkazał nam zastrzelić wszystkich i zabudowania spalić. Musieliśmy wykonywać jego rozkazy, ludzie nie wiedzieli o co chodzi. Byli wśród nich zaledwie 15-letni chłopcy. Zabiliśmy wszystkich".

Ale na morzu, pracując nielegalnie na tajskim statku rybackim, z fałszywymi dokumentami tajskimi i jedynie mglistą obietnicą wynagrodzeń, Min wstąpił w świat równie brutalny, jak ten, z którego uciekł.

Przywódca związkowy Aung Thu Ya (z lewej): „To jasne, że są to przestępstwa"

Soe Min (z prawej): przyjaciela pobito na śmierć.

Saing Winna (całkiem z prawej): sprzedany do pracy niewolniczej.

Morderstwo na morzu

Przypomniał zabójstwo przyjaciela na morzu.

„Od czasu opuszczenia Tajlandii mój przyjaciel bardzo cierpiał na chorobę morska i nie znał się na pracy. Mój przyjaciel nie potrafił porozumiewać się po tajsku, wobec czego nie rozumiał co mówi do niego szyper.

Na pokładzie było dużo wody a kalmar wyskoczył ze skrzynki. Kapitan wrzasnął aby go podnieść, ale mój przyjaciel tego nie zrozumiał. Kalmar został zmyty za burtę.

Szyper zszedł na dół i uderzył go rurą. Przyjaciel zasłonił się przed pierwszym uderzeniem i doznał złamania ramienia. Drugie uderzenie trafiło go w łopatkę.

Następne uderzenie było w tył głowy. Pobity upadł na pokład. W pobliżu znajdował się tajski pracownik. Szyper odrzucił rurę, umył ręce i wrócił do sterówki. Polecił wyrzucenie ofiary do wody. Widzieliśmy, że on jeszcze żyje.

Kiedy wrócił do sterówki, szyper chwycił głośnik i ostrzegł wszystkich: „Na co się gapicie? Wracać do roboty. Jeśli chcecie skończyć tak jak on, zachowujcie się tak samo jak on!"

Soe Min był też świadkiem innego przerażającego morderstwa w wykonaniu tajskiego kapitana.

„Facet wypróżniał się za burtę statku", powiedział. „Ktoś z załogi powiedział o tym szyprowi. Szyper zszedł na dół, rozejrzał się, chwycił rurę i uderzył go tylko jeden raz. Widzieliśmy, że został uderzony. Nie zauważyliśmy jednak dokładnie w jakie miejsce. Jego ciało wpadło prosto do wody".

„Po tym wydarzeniu, w czasie pracy, każdy bał się załatwiać swoje potrzeby. Niektórzy robili w spodnie w czasie pracy".

Saing Winna, ma 45 lat, jest nieżonaty i wiedzie na Tual samotne życie. Należy do birmańskiej mniejszości etnicznej Chin, wojowników z dżungli, którzy walczyli z aliantami przeciwko Japonii w czasie drugiej wojny światowej, ucieka przed okresowymi nalotami policji i departamentu imigracji, ukrywając się w lesie.

„Myślę, że nasi birmańscy „boat people" umierają, jak psy i świnie. Sprzedany zostałem w niewolnictwo przez pośredników, przekazujących mnie z rąk do rąk. Ostatecznie sprzedano mnie do spółki rybackiej w Mahachai, w pobliżu Bangkoku", powiedział.

„Kiedy byłem na statku, tajski kucharz na moich oczach pobił metalowym prętem jednego z Birmańczyków. Szyper zapytał czy facet jeszcze żyje. Powiedziałem mu, że jeszcze nie umarł, więc niech go zostawi w spokoju a ja się nim zajmę".

Otrzymał uderzenie w tył głowy tak silne, że wypłynął mózg. Upłynęła godzina zanim umarł, umieranie młodego człowieka trwało godzinę.

„Nie możemy powrócić do Birmy, nie mamy kontaktów. Nawet gdybyśmy mieli kontakty, nie mamy pieniedzu. Ogrom trudności w powrocie do Birmy, nie możemy więc wracać."

Birmańska diaspora

Porzuceni rybacy na Tual stanowią część 3-milionowej diaspory birmańskiej, zbiegów z trwającej 60 lat wojny domowej, oraz, od roku 1960, kolejno po sobie następujących reżimów wojskowych w ich ojczyźnie. Według szacunków ITF istnieje ponad 250.000 migrujących rybaków birmańskich, łącznie z kobietami zatrudnionymi w przetwórstwie rybnym, w wartym miliardy dolarów, nastawionym na eksport przemyśle rybackim Tajlandii. Jednak jedynie 70.000 tysięcy wśród nich jest oficjalnie zarejestrowanych.

Tak jak Saing Winna, większość pracowników została przehandlowana za nieszczelną granicę Tajlandii z Birmą i była sprzedawana od agenta do agenta w ramach tajskiej mafii rybackiej.

Z chwilą znalezienia się na tajskim statku rybackim wystawia się im fałszywe dokumenty tajskie i wymaga pracy łamiącej kark na zmianach trwających 14 do 20 godzin, za 50 US$ miesięcznie. Szczęśliwcy mogą uzyskać wypłatę 9.000 US$ na zakończenie kontraktu, ale dopiero po trzech do pięciu latach podróży.

Przewodniczący zesłanego, afiliowanego z ITF Związku Marynarzy Birmy, Aung Thu Ya, mający siedzibę w Bangkoku , towarzyszył jednej z naszych wizytacji Wyspy Tau.

Powiedział on: „Tajscy kapitanowie i szyprowie dokonują nieludzkich nadużyć wobec naszych birmańskich marynarzy. Te okrutne nadużycia nie są skierowane tylko przeciwko poszczególnym osobom ,ale przeciwko masie ludzkiej.

„Aktualne położenie gospodarcze naszego kraju jest bardzo kiepskie i znacznie poniżej Tajlandii. Dlatego Birmańczycy są poniżani i wykorzystywani. Traktują naszych birmańskich „boat people" w sposób niesprawiedliwy i znieważający. Torturują naszych marynarzy, ale ich dobrobyt i powodzenie zależne są od nas."

Aliliowany z ITF Indonezyjski Związek

Jaka jest sytuacja w Birmie?
Od kilku dziesięcioleci władza w Birmie oparta jest na dyktaturze wojskowej. Mają tu miejsce jedne z najgorszych w świecie naruszenia praw człowieka i praw związków zawodowych. Mamy tu do czynienia nie tylko z pracą przymusową i innymi poważnymi naruszeniami praw człowieka i związkowych na dużą skalę, ale nie istnieje też swoboda stowarzyszania się i nie ma demokracji.
Źródło; MKZZ

Dlaczego migrujący pracownicy są bezbronni?
Wielu birmańskich rybaków pracuje w Tajlandii, celem ucieczki przed zarysowanymi powyżej warunkami.
Owi migrujący pracownicy są ekstremalnie narażeni na wyzysk, zwłaszcza na wymuszenia i znieważanie fizyczne, z rąk przemytników, pracodawców lub lokalnej policji. Liczni pracownicy nie otrzymują nawet minimalnego wynagrodzenia, pozostając na łasce pracodawców.

Co robi ITF aby pomóc birmańskim rybakom?
Komitet Sekcji Rybołówstwa ITF przyjął w kwietniu 2007 roku rezolucję związaną z przerażającymi przypadkami śmierci 39 birmańskich marynarzy na tajskich statkach rybackich poławiających na wodach indonezyjskich.
Komitet wezwał rząd indonezyjski do podjęcia akcji zapobiegającej dokonywania takich okropnych nadużyć praw człowieka na swych wodach oraz wezwał władze Tajlandii do stosowania odpowiednich sankcji przeciwko swym obywatelom zaangażowanym w bezwzględne wyzyskiwanie migrujących pracowników.
W roku 2008 ITF przystąpiła do trzyletniego programu organizacyjnego w dalekowschodniej Azji, sponsorowanego przez fundację FES. Projekt koncentruje się na, filipińskich, indonezyjskich i birmańskich rybakach w Tajlandii, celem polepszenia warunków pracy i życia rybaków w regionie.
Sekcja Rybołówstwa ITF i jej afilianci usiłują dalej przekonać społeczność międzynarodową do udzielenia pomocy w tych wysiłkach. Pracują także poprzez Powiernictwo Marynarskie ITF z odnośnymi organizacjami opiekuńczymi na rzecz tworzenia odpowiednich projektów wspomagających birmańskich rybaków.
Region Azji/Pacyfiku ITF zorganizował w Tajlandii kilka działań w ciągu ostatnich paru lat w celem polepszenia warunków pracy i życia migrujących pracowników birmańskich.

Marynarzy, KPI, bada obecnie los porzuconych migrujących marynarzy birmańskich na Tual.

Passal Meli, funkcjonariusz KPI na Wyspie Tual, powiedział: „KPI pracuje bardzo intensywnie monitorując tę sytuację. Otrzymujemy dane i informacje od kapitana portu, potem kontaktujemy się z władzami imigracyjnymi, armatorami statków i pracodawcami, informując ich o konieczności powstrzymania zastraszania, pobić i przestępstw na morzu. My jesteśmy marynarzami, oni też są marynarzami".

To oczywiste, że mamy do czynienia z przestępstwami, ponieważ nikomu nie wolno zabijać drugiej osoby. Należy pomyśleć: on jest istotą ludzką, ja też jestem taką istotą. Powinniśmy żyć razem. Jeśli człowiek zabija człowieka, jest to sprzeczne z prawem: indonezyjskim , międzynarodowym. Bez różnicy".

Do władz indonezyjskich powoli docierają informacje o nadużyciach wobec migrujących birmańskich marynarzach zatrudnionych na tajskich statkach. Johannes Saija, główny funkcjonariusz imigracyjny na Tual, powiedział ITF: „Na początku, kiedy pojawili się po raz pierwszy, wszyscy z nich, niezależnie od tego czy byli to Birmańczycy, Kambodżańczycy, Hindusi czy Tajowie, posiadali tajskie dokumenty".

Ze względu na doświadczaną przemoc z rąk szefów na statkach nie chcą na nie wracać. Schodzą zatem na Tual i sprawiają problemy i miejscowi ludzie zgłaszają ich do biura imigracyjnego, a my ich aresztujemy i deportujemy.

Przykro nam z ich powodu. Niektórzy żyją w lesie; inni mieszkają razem z miejscowymi. Trudno zdobyć dla nich wyżywienie, wobec czego lepiej, że służby imigracyjne zbierają ich, przyprowadzają w to miejsce i wysyłają z powrotem do ich krajów".

Cele zatrzymań służby imigracyjnej

Mimo swych wystawnych biur, wydział imigracyjny Tualu ma jedynie finanse i środki na każdorazowo dwunastu zatrzymanych. Departament, co za gorzka ironia, zależny jest od wątpliwej dobrej woli tajskich bosów morskich, jeśli chodzi o wysłanie statkiem deportowanych do Tajlandii, jedynie dla odnowienia cyklu zemsty.

Phyoe Maung Maung, lat 24, z jakim rozmawialiśmy w imigracyjnej celi zatrzymań na wyspie Tual, wyskoczył ze statku i ukrywał się na Tual przez cztery miesiące, zanim został aresztowany.

„Wrócimy tajskim statkiem. Nie jesteśmy w stanie wyobrazić sobie, jakie problemy mogą nas spotkać", powiedział.

Birmański współtowarzysz zatrzymania, Ko Yasha, jest wyraźnie zrozpaczony perspektywą rozdzielenia go od miejscowej żony i dwóch małych córeczek.

„Jedna ma dwa latka, druga niewiele ponad rok. Miałem posłać je do szkoły a moja żona nie ma pracy. Jestem jedynym żywicielem", błagał.

„Tak mi smutno z powodu dzieci. Wrócę tu, jeśli znowu mnie nie aresztują. Nie wiemy czy nas pobiją, skopią lub zabiją na morzu. Będziemy szczęśliwi z powrotu w jednym kawałku".

● *David Browne jest niezależnym dziennikarzem i reporterem śledczym.*

„Nie wiemy czy nas pobiją, skopią lub zabiją na morzu. Będziemy szczęśliwi z powrotu w jednym kawałku".

Międzynarodowa Federacja Transportowców

Potrzebujesz pomocy ? Jeśli tak, przefaksuj do nas poniższy formularz...

To: ITF Actions Team, Maritime Operations Department (fax: +44 20 7940 9285 or +44 20 7357 7871)
Re: Seafarer request for assistance

Your details

Your name (will be treated in confidence)

Your contact number(s)

Your position on board (for example, AB) | Your nationality

Details of the ship

Ship name | Type of ship

Flag | IMO number

Current location of the ship

Next port of call + ETA

Number of crew / nationalities

Type of cargo / quantity on board

Name of shipowner / operator

What is the problem?

Describe the problem (giving as much detail as possible)

How long have you been experiencing this problem?

Are there others experiencing similar problems on board? (Please give details)

How long have you been on board this ship?

What kind of help are you looking for? (for example, recovery of wages, repatriation etc)

Patrice Terraz

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

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

Nie podejmuj pracy na statku bez umowy o pracę na piśmie.

Nigdy nie podpisuj umowy in blanco, albo kontraktu wiążącego cię z jakimiś warunkami, które nie są określone, albo z jakimi nie jesteś zaznajomiony.

Sprawdź czy umowa odnosi się do Zbiorowego Układu Pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że w pełni znane są ci warunki CBA, oraz zachowuj jego kopię wraz ze swą umową.

Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.

Nie podpisuj umowy zezwalającej na dokonanie zmian okresu kontraktowego wyłącznie według uznania armatora. Wszelkie zmiany uzgodnionego okresu powinny być wprowadzane za obopólną zgodą.

Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wypłacane wynagrodzenie zasadnicze i upewnij się, ze podstawowy czas pracy jest wyraźnie zdefiniowany (np. 40,44 lub 48 godzin tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy stwierdza, że podstawowy czas pracy powinien wynosić maksymalnie 48 godzin tygodniowo (208 miesięcznie).

Upewnij się, że umowa wyraźnie określa ile nadgodzin będzie opłacane i według jakiej stawki. Może to być stawka płatności za wszystkie nadgodziny przepracowane poza podstawą. Może istnieć miesięczna kwota stała za zagwarantowaną ilość nadgodzin, w którym to przypadku wyraźnie powinna być określona stawka za czas przepracowany poza gwarantowanymi nadgodzinami.

MOP stwierdza, że nadgodziny powinny być opłacane wg stawki wynoszącej 1,25 normalnej stawki godzinowej.

Upewnij się, że umowa określa ile otrzymasz dni płatnego urlopu miesięcznie. MOP stwierdza, że urlop płatny nie powinien być krótszy niż 30 dni rocznie.(2,5 dnia za miesiąc kalendarzowy).

Upewnij się, że wypłaty wynagrodzeń zasadniczych, nadgodzin i należności urlopowych są wyraźnie i oddzielnie opisane w umowie.

Nigdy nie podpisuj umowy zezwalającej armatorowi na wycofanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie kontraktu. Powinieneś być uprawniony do pełnej wypłaty zarobionych wynagrodzeń pod koniec każdego miesiąca kalendarzowego.

Nigdy nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę, że odpowiadasz za pokrycie jakiejś części kosztów dotarcia na statek lub repatriacji.

Bądź świadom, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze obejmuje szczegóły dodatkowych świadczeń. Dlatego staraj się uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania wynikającego z umowy), jakie odszkodowania wypłacane będą w razie:

- Choroby lub uszkodzenia ciała w okresie kontraktowym
- Śmierci (kwota wypłacana najbliższemu krewnemu)
- Utraty statku
- Utarty mienia osobistego w wyniku utraty statku
- Wcześniejszego zakończenia kontraktu

Nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę ograniczającą twoje prawo do wstąpienia, kontaktowania się lub bycia reprezentowanym przez wybrany przez ciebie związek zawodowy.

Zapewnij otrzymanie i posiadanie kopii podpisanej przez siebie umowy.

Sprawdź czy umowa stwierdza, że jesteś uprawniony do środków na repatriację.

Sprawdź warunki zakończenia kontraktu, włącznie z okresem wypowiedzenia, jaki armator musi ci przyznać na zakończenie kontraktu.

Pamiętaj… niezależnie od warunków, wszelki kontrakt/umowa, do jakich przystąpisz, w większości ustawodawstw uznane są za prawnie wiążące.

Wsparcie dla Dwójki z Hebei

ITF i branża żeglugowa wspólnie działały na rzecz uwolnienia Dwójki z Habei z więzienia, ale kampania nie jest jeszcze zakończona, twierdzi NICHOLA SMITH.

Kapitan Jasprit Chawla i starszy oficer Syam Chetan przeżyli okropny rok według wszelkich standardów. Dwaj oficerowie zatrzymani byli w Korei od grudnia 2007 roku, po rozlewie ropy, co w powszechnej i zgodnej opinii nie było ich winą. Zostali oczyszczeni z zarzutu, zwolnieni, po czym ponownie zatrzymani po apelacji prokuratury. Za drugim razem obaj uznani zostali za winnych. Mimo powszechnego potępienia, władze koreańskie przetrzymywały oficerów pod kluczem z dala od rodzin.

Kampania na rzecz uwolnienia tych oficerów prowadzona była wspólnie przez ITF i branżę żeglugową w stopniu nie mającym precedensu. Spółka zatrudniająca oficerów, V Ships, wspierała oficerów przez cały czas ich ciężkiej próby. ITF, organy branży żeglugowej, związki zawodowe marynarzy z Indii, wszyscy okazali swój sprzeciw wobec decyzji sądownictwa koreańskiego. Liczni związkowcy i inni zainaugurowali protesty, włącznie z blogiem wyrażającym odrazę, a na You Tube pokazano film video pokazujący kolizję wraz z wyjaśnieniem śmieszności postawionych zarzutów.

Działania ITF i branży żeglugowej wywarły ostatecznie presje na rządzie Korei aby zwolnić tzw. Dwójkę z Habei za kaucją w styczniu tego roku, sędziowie sądu najwyższego zadecydować mieli o ich losie. W czasie przekazywania biuletynu do druku nie zapadła jeszcze żadna decyzja a ITF kontynuowała kampanię na rzecz pozwolenia im udania się do domu. Oto pełna historia.

15 miesięcy piekła

7 grudnia 2007: Holowana barka z dźwigiem należąca do Samsung Heavy Industries zderzyła się z zakotwiczonym zbiornikowcem (VLCC) *Hebei Spirit* po zerwaniu się holu łączącego ją z holownikiem. Nie zgłoszono żadnych obrażeń, ale w wyniku zderzenia przebite zostały trzy z pięciu zbiorników na VLCC, w rezultacie wyciekło około 10.800 ton ropy. Oficerowie *Hebei Spirit* zatrzymani zostali w Korei w oczekiwaniu na proces.

24 czerwca 2008: Zakończył się proces. Oficerowie z Hebei Spirit zostali uwolnieni od zarzutów, podobnie, jak obsada barki. Za winnych uznano dwóch kapitanów holownika. Ukarana została też spółka Samsung Heavy Industries. Mimo zwolnienia od zarzutów, kapitan i starszy oficer z *Hebei Spirit* nadal pozostali zatrzymani w Korei, ponieważ prokuratorzy wnieśli apelację od decyzji, co z kolei przepchnęło sprawę do następnego sądu.

7 lipca 2008: ITF zaapelowała do władz Południowej Korei aby zezwoliły dwójce na powrót do domu. Wspierani przez V Ships, mężczyźni złożyli zapewnienie, że wrócą na kolejny proces.

Koordynator morski ITF Stephen Cotton stwierdził: „Kapitan Chawla i starszy oficer Chetan poprosili o umożliwienie im powrotu do domu. Nie dostrzegamy żadnego powodu dlaczego nie powinno się im tego umożliwić".

ITF pracowała razem z innymi organami branżowymi, w tym z Bimco, Międzynarodową Izbą Żeglugową, Międzynarodową Federacją Żeglugową, Intercargo, Intertanko, Międzynarodową Grupą Klubów P&I oraz Stowarzyszeniem Armatorów Hong Kongu, nad stanowczym protestem.

Wydali oni wspólne oświadczenie wyrażające zaskoczenie i wielkie zaniepokojenie po uzyskaniu wiadomości o decyzji sądu koreańskiego, nazywając ją „niesprawiedliwą, nieuzasadnioną i sprzeczną z konwencją o prawach człowieka", dając wyraźnie do zrozumienia, że będą kontynuować kampanię na rzecz uwolnienia oficerów. Był to niezwykły krok jeśli chodzi o organy branży żeglugowej , ponieważ zwykle nie angażują się w takie sprawy, nie chcąc naruszać

„Zostali oczyszczeni z zarzutu, zwolnieni, po czym ponownie zatrzymani po apelacji prokuratury. Za drugim razem obaj uznani zostali za winnych. Mimo powszechnego potępienia, władze koreańskie przetrzymywały oficerów pod kluczem z dala od rodzin".

Syam Chetan (drugi od lewej) oraz Jasprit Chawla (drugi od prawej) ze swymi rodzinami

suwerenności państwa.

Lipiec-listopad 2008: Sąd koreański nie przejął się i oficerowie pozostali zatrzymani wiele mil od swych domów i rodzin w Indiach. Dwaj oficerowie martwili się o reakcje w domu na wiadomości oraz czy ich rodziny dadzą sobie radę, z powodu ich dalszego zatrzymania. Chetan nie był obecny na pierwszych urodzinach swego syna.

Niesprawiedliwe działania sądu koreańskiego były początkiem tragicznych wydarzeń wobec niewinnych marynarzy, gdy zaczęli się martwić, jak będzie wyglądało ich zycie po uzyskaniu zgody na powrót do domu.

Tymczasem kontynuowano protesty. Sekretarz generalny ITF, David Cockroft, spotkał się w imieniu zatrzymanych z przedstawicielami ministerstwa sprawiedliwości w Seulu.

W Indiach, związki marynarskie zorganizowały wspólną manifestację w Mumbaiu. Protest spowodował zobowiązanie się rządu Indii do zgłoszenia ich losu rządowi koreańskiemu oraz Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), oraz obietnicę koreańskiego konsula zgłoszenia sprawy w Seulu. Abdulgani Serang, sekretarz generalny Narodowego Związku Marynarzy Indii, razem z kolegami z innych związków marynarskich Indii, zagwarantował, że los Dwójki z Hebei zajmował istotną uwagę związków na całym świecie.

19 listopada 2008: Konferencja sekcji marynarzy ITF postanowiła podjąć „wszelkie wysiłki na rzecz zapewnienia natychmiastowego zwolnienia kapitana i starszego oficera z *Hebei Spirit* i kresu niesprawiedliwości jakiej ich poddano".

Później, w tym samym miesiącu, morskie związki zawodowe i spółki żeglugowe wspólnie potępiły trwające zatrzymanie dwóch oficerów i ich traktowanie. Zobowiązali się uczynić wszystko co możliwe dla zapewnienia ich zwolnienia. Obie strony stwierdziły, że skoro kolizji i rozlewowi ropy nie można przypisać żadnego zaniedbania ze strony oficerów i skoro już wcześniej zostali oni uznani za niewinnych przez prawo Południowej Korei, ich traktowanie jest bezprawne i niesprawiedliwe oraz narusza prawa człowieka.

26 listopada 2008: Podczas otwarcia posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO w Londynie, ITF wsparła zdecydowane interwencje na korzyść zatrzymanych oficerów; złożone przez Indie, Hong Kong i Chiny, a stwierdzające: „Współczujemy tym w Korei Południowej, których dotknął rozlew ropy, ale mamy świadomość, że kapitan Chawla i st. oficer Chetan zwolnieni zostali z zarzutów spowodowania rozlewu ubiegłego roku. Zdajemy sobie sprawę, że rząd koreański nie może wpływać na system sądowy, ale wzywamy go do uczynienia wszystkiego co możliwe aby spowodować możliwie najwcześniejszą repatriację. Marynarze na całym świecie oraz ich przedstawiciele są głęboko zaniepokojeni niesprawiedliwym traktowaniem tych mężczyzn".

10 grudnia 2008: Ogłoszono wyrok w procesie. Zanim tak się stało, związki zawodowe na całym świecie odwiedzały ambasady koreańskie w swych krajach i przekazywały listy protestacyjne do władz i rządu Korei, a także organizowały demonstracje.

Pomimo tych działań, Chawla i Chetan uznani zostali za winnych i skazani odpowiednio na 18 i 8 miesięcy.

Potępienie tego wyroku było gwałtowne. Jeśli chodzi o ITF, Cotton powiedział: „Nie jest to sprawiedliwość. Nie jest to nawet coś bliskiego do niej. To co zaobserwowaliśmy dzisiaj jest robieniem z kogoś kozła ofiarnego i odmową rozpatrzenia szerszego zakresu dowodów, co kwestionuje właściwość sądu. Orzeczenie to jest niezrozumiale mściwe." Takie wrażenia odnotowano w pozostałej części branży.

14 stycznia 2008: ITF i branża żeglugowa postanowili wywierać dalsze naciski na rząd koreański. Ogłosili wspólny wiec protestacyjny w Londynie, razem z międzynarodowymi dyplomatycznymi i kampanijnymi działaczami. Zaledwie jeden dzień przed terminem wiecu, sąd najwyższy zwolnił obu mężczyzn za kaucją.

Luty 2009: Wypowiadając się tuż po zwolnieniu za kaucją, Chawla powiedział: „Zostaliśmy zwolnieni aby być poza więzieniem , ale lepiej byłoby być poza kaucją". Dwóch mężczyzn usłyszało o kampanii na rzecz ich uwolnienia oraz usiłowaniach związków w Indiach, rządu Indii oraz ITF i jej afiliantów. „Dziękujemy za wasze ciągłe wsparcie. Bardzo nas ono wzmacniało przez cały ten czas i nie dalibyśmy sobie bez niego rady", stwierdził Chawla.

Mężczyźni nadal nie byli w domu w czasie pisania tego artykułu ale istnieje nadzieja, że Korea pozostawać będzie w centrum międzynarodowej uwagi, co zachęci sąd najwyższy do podjęcia właściwej decyzji i zwolnienia ich z wszelkich zarzutów prawnych aby mogli powrócić do domu. Jak powiedział Chawla: „Mamy jedynie nadzieję, że będziemy mogli wrócić do domu i być z naszymi rodzinami".

● *Nichola Smith jest asystentem sekcji w Zespole Układów Wydziału Operacji Morskich w siedzibie głównej ITF.*

Dokerzy w południowo-wschodniej Azji okazują swe poparcie dla marynarzy przez opóźnienie prac podczas niedawnego tygodnia akcji

Razem przet

BRENDA KIRSCH przygląda się historycznemu powiązaniu między marynarzami i dokerami w akcjach związkowych.

Dokers, stevedores, longshoremen oraz wharfies – nawet angielskojęzyczne nazwy różnią się między krajami, ale kwalifikowane zawody obsługi ładunków cieszą się tradycyjnie poszanowaniem marynarzy, mimo wywieranych na nich nacisków aby sami wykonywali te zawody. Związki marynarskie i dokerskie uzgodniły, że marynarze powinni wykorzystywać swe umiejętności do pływania statkami i prowadzenia ich od portu do portu, natomiast dokerzy powinni wykorzystywać swe umiejętności do obsługi ładunków na statkach. Jest to uznane w układzie zbiorowym ITF stwierdzającym, że od załóg statków nie wymaga się obsługi ładunków.

Organizowanie się dokerów w związki, celem ochrony i poszerzania ich praw pracowniczych ma długą i często waleczną historię. Jednym z najwcześniejszych przykładów był strajk w dokach Londynu w roku 1886, kiedy wyzyskiwana wówczas siła robocza domagała się tzw. „doker's tanner" – wynagrodzenia sześciu pensów za godzinę, nie tylko odnieśli sukces, ale ich akcja stanowiła podwaliny naboru pracowników dorywczych do związku, oraz utworzenia Transport and General Workers' Union, który stał się jednym z największych i najsilniejszych związków w Wielkiej Brytanii.

Jeden z pierwszych przykładów solidarnego działania dokerów i marynarzy miał miejsce podczas rotterdamskiego strajku dokerów w roku 1896. Frank Leys, sekretarz Sekcji Dokerów ITF i były doker w Antwerpii, wskazał na podobieństwo ówczesnych spraw ze współczesnością – wprowadzanie „nowych" technologii. Pod koniec dziewiętnastego wieku nowa technologia polegała na wprowadzeniu dźwigów do przeładunku towarów. W strajku w Rotterdamie dokerzy wezwali swych europejskich kolegów do udzielenia im wsparcia, a załogi na statkach brytyjskich odmówiły prac przeładunkowych. Solidarne działanie doprowadziło do utworzenia Międzynarodowej Federacji Pracujących na Statkach, w Dokach i na Rzekach, poprzedniczki ITF.

„Od tego momentu przeładunki towarów zaczęły wymagać jeszcze większych umiejętności", mówi Frank, oraz korzystania z większej palety technologii. Jednym z rezultatów było zmniejszanie siły roboczej, ponieważ technologia zastąpiła większość ciężkich robót. Na przykład, siła robocza w Antwerpii, zmniejszyła się o połowę do 7.000 ludzi, w porównaniu z czasem kiedy ja tam pracowałem przed 20 laty.

Technologia zmieniła także prace na statkach. „Statki stają się większe a załogi są zmniejszane", zwrócił uwagę. Jednak stosowanie nowych technologii powinno przynosić korzyści odnośnym pracownikom – a nie prowadzić do ich wyzysku.

„Nie powinno się zmuszać marynarzy do obsługi ładunków", twierdzi Frank.

Solidarność w portach

Dokerzy i marynarze pracują razem w ramach wspólnych kampanii, takich jak tygodnie akcji ITF mające na celu statki pod tanimi banderami.

W trakcie bałtyckiego tygodnia akcji, w minionym październiku, demonstracja marynarzy i dokerów doprowadziła armatora statku *Stena Carrier*, pod banderą szwedzką, do uzgodnienia, że nie będzie polecał marynarzom wykonywania prac tradycyjnie dokerskich.

„Statek pływa regularnie między Szwecją i Niemcami", mówi Dongli Hur z ITF". W przeszłości mocowanie robili dokerzy razem z marynarzami. Jednak Stena zaczęła polecać mocowanie marynarzom, bez dokerów. Na wniosek związku dokerów, zespół niemiecki tygodnia akcji ITF przeprowadził godzinny wiec przeciwko spółce.

„Wraz z negocjacjami, spółka zgodziła się, że nie będzie polecała marynarzom wykonywania tradycyjnie dokerskich prac – co było zwycięstwem zarówno marynarzy, jak i dokerów".

Dongli dodał, że w tygodniu akcji udział wzięli aktywiści dokerscy i marynarscy oraz funkcjonariusze związkowi z 10 krajów". Nie tylko marynarze i dokerzy wzajemnie się uczyli, ale akcja pokazała bliskie stosunki między nimi. Przekazali armatorom wyraźne przesłanie, że zjednoczeni pracownicy nigdy nie zostaną zwyciężeni".

Podczas tygodnia akcji w Azji płd.-wsch., dokerzy indonezyjscy wykazali solidarność przez opóźnianie prac na japońskim statku, który zdaniem inspektorów ITF nie posiadał umowy z Japońskim Związkiem Marynarzy (JSU). Po 4 godzinach rozmów z udziałem ITF, związków i armatora podpisano układ.

Dokerzy przyłączyli się też do marynarzy w protestach i wiecach w Korei Płd. oraz w Kobe i Osace w Japonii, dokerzy wstrzymali przeładunek statków własności KK, spółki będącej celem akcji.

rwamy

„Zachodzi ryzyko zmęczenia, kiedy pojawiają się w porcie, a krótsze okresy nawrotów już naruszają okresy wypoczynku. Nie powinno się ich prosić o wykonywanie prac dokerskich, które powinny być prowadzone przez osoby przeszkolone i dysponujące właściwym wyposażeniem ochronnym ."

Konwencje i kampanie

Praca dokerska i obsługa ładunków uznane są w dwóch konwencjach uzgodnionych przez Międzynarodową Organizacje Pracy (MOP) – w konwencji 152 dotyczącej bezpieczeństwa i higieny pracy w przeładunkach portowych oraz w Konwencji 137 dotyczącej społecznych następstw wprowadzenia nowych metod w czynnościach manipulacyjnych ładunkami w portach. Ratyfikowane one zostały, odpowiednio, przez 26 i 24 państwa. Frank Leys zwraca uwagę, że niska liczba ratyfikacji nie oznacza, że rządy nie wspierają chronionych warunków pracy dla dokerów, ale że zagadnienia bezpieczeństwa i higieny pracy wchodzą często raczej w zakres jurysdykcji regionalnej lub lokalnej, a nie państwowej. Informuje on, że liczne klauzule w konwencjach 152 i 133 zostały także transponowane do ustawodawstwa krajowego, oraz do polityki spółek.

Nie trzeba dodawać, że zawsze znajdą się tacy, którzy chcą ograniczać prawa pracownicze. W roku 2006 usiłowano wprowadzić nowa dyrektywę Unii Europejskiej pozwalającą załogom statków prowadzić prace, ostatecznie jej nie przyjęto po „poważnych naciskach ze strony dokerow Unii Europejskiej", informuje Leys. „Trzymanie się razem i pokazywanie, że jesteśmy dumni z zawodu dokera, pozwoliło nam odrzucić propozycję".

Sekcja Dokerów ITF prowadzi kampanię przeciwko „tanim/wygodnym portom" mającą na celu ustanowienie akceptowalnych norm dla dokerów w portach na całym świecie. Wzrost prywatyzacji i globalizacji oznacza, że zaledwie cztery spółki międzynarodowe obsługują obecnie 58% obrotów w portach całego świata. Tymi spółkami są Dubai Ports World, PSA (Port of Singapore Authority) International, AP Moeller-Maersk oraz Hutchison Port Holdings.

Kampania stara się chronić dokerów i ich warunki w sytuacji wprowadzania zatrudnienia dorywczego, prywatyzacji i nowych technologii. Bezpieczeństwo i higiena pracy to zagadnienia wobec których pracownicy i pracodawcy mogą i musza połączyć swe siły.

Jak mówi Leys: „Jeśli nie będzie dokerów, kto będzie służył pomocą jeśli znajdziecie się w kłopotach?"

● *Brenda Kirsch jest zamieszkującą w Londynie niezależną dziennikarką.*

● Jeśli zostaniesz poproszony o wykonywanie prac dokerskich…

● Jeśli zostaniesz poproszony o mocowanie, zabezpieczanie, ładowanie lub wyładowywanie albo w inny sposób zajmowanie się ładunkiem…

powinieneś skontaktować się z waszym ZWIĄZKIEM ZAWODOWYM LUB NAJBLIŻSZYM INSPEKTOREM ITF.

Powiernictwo Marynarskie ITF jest instytucją charytatywną służącą dobru marynarzy na całym świecie. Od 28 lat powiernictwo przyznaje granty na budynki, minibusy, wyposażenie i udogodnienia dla marynarzy. Kiedy odwiedzasz port, rozglądnij się za naklejkami na sprzęcie zakupionym przez powiernictwo dla ośrodków marynarskich i odwiedzających statki.

Badanie grupy 4.000 marynarzy w roku 2007 wskazało nam na potrzeby marynarzy w portach: udogodnienia komunikacyjne dla tanich rozmów międzynarodowych i poczty elektronicznej, darmowy transport oraz informacje na temat dostępnych udogodnień w porcie lub w jego pobliżu (lokalizacja telefonów, sklepów, taksówek). Na tej podstawie skoncentrowaliśmy nasze granty na tych właśnie obszarach i w roku 2008 wydaliśmy niemal 1 milion £ na pojazdy do transportu marynarzy.

Najlepszym miejscem dla udogodnień komunikacyjnych jest statek. ITF pracuje na rzecz posiadania osobistego, prywatnego i taniego dostępu do rozmów telefonicznych i poczty elektronicznej dla marynarzy na statkach, ale osiągnięcie tego zabierze jakiś czas, a tymczasem zobowiązani jesteśmy do uzyskiwania udogodnień komunikacyjnych w portach.

W niektórych portach opieka nad marynarzami traktowana jest poważnie, istnieją też w nich dobre udogodnienia w rozsądnych cenach dzięki ośrodkom dla marynarzy lub wizytatorom zapewniającym transport do miasta. Powiernictwo zachęca agencje opiekuńcze i władze portowe do ustanawiania udogodnień opiekuńczych dla marynarzy w portach gdzie nie ma niczego.

Agencje te powołują portowe komitety opiekuńcze, złożone z przedstawicieli władz lokalnych, związków zawodowych, armatorów, kościołów, władz portowych, agentów i innych zaangażowanych w sektor morski. Wspólnie powołują oni miejscową organizację zdolną do zajmowania się funduszami i zatrudniania wizytatorów i kierowców. Podczas, gdy powiernictwo przeznaczy początkowe fundusze na rozpoczęcie, miejscowy komitet musi potem przejąć to zadanie na siebie i kontynuować działalność finansując się samemu.

W Ameryce Łacińskiej porty poddano transformacji i obecnie mają one ośrodki i wizytatorów, podczas gdy wcześniej nie było w nich niczego. W trakcie 4-letniego programu Międzynarodowego Komitetu Opiekuńczego nad Marynarzami, powołaliśmy ośrodki w następujących portach: Puerto Cortes, Honduras; Puerto Limon, Kostaryka; Balboa, Panama; Guayaquil, Ekwador oraz Buenaventura i Barranquilla w Kolumbii i Ensenada w Meksyku. Oprócz tych portów, w których wcześniej nie było żadnych udogodnień dla marynarzy, doprowadziliśmy także do poprawy udogodnień i usług w Cartagenie, Kolumbia i w Progreso, Meksyk. Wszystkie te ośrodki i usługi prowadzone są przez miejscowe komitety , głównie przy wsparciu woluntariuszy z lokalnych kościołów, a odwiedzają oni statki i przewożą marynarzy do ośrodków i do miasta. Zapewniają oni przyjaźń

www.itfseafarers.org

Serdeczne przyjęcie

TOM HOLMER wyjaśnia, w jaki sposób Powiernictwo Marynarskie ITF pomaga finansować nowe ośrodki marynarskie i projekty komunikacyjne.

Na zdjęciu z lewej: Marynarze odpoczywają w ośrodku w porcie Barranquilla, Kolumbia

i usługi jakie ludzie nie pływający po morzach uznają za oczywiste: komunikację z rodzinami i przyjaciółmi, wypicie drinka z osobami nie będącymi z tego samego statku, kupienie artykułów pierwszej potrzeby i upominków.

Te ośrodki marynarskie nie stanowią części większej organizacji światowej, a personel może czuć się dość odizolowany. Powiernictwo udziela personelowi wsparcia, czy to w formie funduszy rozruchowych pomagających opłacać ośrodki w fazie początkowej, czy też w formie kursów szkoleniowych umożliwiających kontakt z osobami mającymi lata doświadczeń w prowadzeniu ośrodków marynarskich lub opieki duszpasterskiej.

ITF w Ameryce Łacińskiej aktywnie pomaga wspierać te inicjatywy. Sekretarz Regionalny ITF dla Ameryki Łacińskiej, Antonio Fritz, sam będący marynarzem, udzielał wartościowego wsparcia z centrum regionalnego w Rio. Zmiany w tym regionie są ogromne. Pięć lat temu nie było żadnych udogodnień w Ameryce Łacińskiej, obecnie istnieje kilka ośrodków oferujących szeroki zakres usług dla wszystkich marynarzy.

„Ta niesamowita zmiana wynika z kombinacji woli, determinacji , ale także szkolenia i dzięki specjalnemu projektowi stworzonemu przez Powiernictwo Marynarskie ITF", powiedział Fritz. „Projekt ten pomógł połączyć wysiłki i umiejętności dla świadczenia coraz więcej usług dla marynarzy odwiedzających ten region".

Inne regiony świata były także celem funduszy powiernictwa dla otwierania i działania ośrodków: Europa Wschodnia, Ocean Indyjski, Zachodnia Afryka; wszystkie w okresie minionych dziesięciu lat dysponowały programami, zaś obecnie realizowane są dwa programy: w południowej Azji oraz w Azji płd.-wschodniej.

We wszystkich tych obszarach znajdziecie porty, w których poprzednio nie było nic do zaoferowania w kategorii usług udogodnień dla marynarzy. Może to przyjąć kształt kafejki internetowej wewnątrz portu, lub może być vanem transportującym was do miasta, ale zależeć będzie od ilości, oraz od potrzeb marynarzy zawijających do danego portu.

Tak samo, jak nowym projektom, powiernictwo ciągle udziela pomocy każdej dobrej robocie wykonywanej w istniejących ośrodkach marynarskich. Ostatnie projekty obejmują odnowienie misji marynarskiej w Altonie, Hamburg, duży grant na wymianę wiekowych pojazdów w portach Zjednoczonego Królestwa, oraz na pojazdy i wyposażenie w Skandynawii i w USA. Obecnie uważa się za niewłaściwe przyznawanie znacznych grantów na duże budynki, ale tym, które nadal dobrze są przez marynarzy wykorzystywane, powiernictwo pomaga, jak może.

● Więcej informacji na temat Powiernictwa Marynarskiego ITF znajdziecie pod: www.itf.org.uk/seafarerstrust

● Czy odwiedziłeś port, w którym nie było udogodnień telefonicznych lub e-mail'owych a są one tam potrzebne? Możesz nas powiadomić o tym oraz przekazać wszelkie inne komentarze lub sugestie poprzez przesłanie poczty elektronicznej do: trust@itf.org.uk

„Powiernictwo zachęca agencje opiekuńcze oraz władze portowe do powoływania udogodnień opiekuńczych w portach, gdzie nie ma niczego".

● *Tom Holmer jest Administratorem Powiernictwa Marynarskiego.*

Ciężka próba Sirius Star

Sirius Star przejęty został w ubiegłym roku przez somalijskich piratów. MIKE GERBER rozmawiał z członkiem załogi o jego 57 dniach w niewoli.

Kiedy VLCC *Sirius Star* porwany został u wybrzeży Kenii, 25 członków załogi przetrzymywanych było w niewoli przez somalijskich piratów. James Grady, członek afiliowanego z ITF związku Nautilus, był jednym z nich.

Drugi mechanik był jednym z dwóch brytyjskich oficerów – drugim był starszy mechanik Peter French – wziętych, jako zakładnicy po przejęciu statku u wybrzeży Kenii, w listopadzie 2008 roku.

Załoga, także przynależności państwowej polskiej, saudyjskiej i filipińskiej, przetrzymywana była na statku, w trakcie kiedy prowadzono negocjacje na temat okupu. Zbiornikowiec o nośności 318.000 dwt należący do Vela International Marine, przewoził około 2,2 mln baryłek ropy wartości około 100 mln US$, stanowiąc kuszący cel dla piratów.

„Zaczęło się 15 listopada. Około 08:55 piraci weszli na statek a około 09:12 wydali z mostku polecenie zatrzymania", przypomina James. „Nie było to zupełną niespodzianką. Zauważono ich po raz pierwszy około godzinę przed ich wejściem na statek, w odległości około dwóch mil, jako punkcik na oceanie."

Zaskoczeniem było jednak miejsce, w jakim nastąpiła inwazja – około 450 Mm na płd.-wschód od Mombasy, daleko na południe od „najgorętszej" na świecie strefy piractwa u wybrzeży Somalii.

„Początkowo wszyscy byliśmy przerażani co stanie się dalej", powiedział James. „Spodziewaliśmy się zamknięcia wszystkich w jednej kabinie".

Pomyślnie jednak dla załogi, nigdy do tego nie doszło. Wkrótce jednak piraci stali się bardzo zajęci. „Rozpoczęli kradzież, przechodząc od kabiny do kabiny zabierali telefony komórkowe, gotówkę etc. Uczynili to kilka razy. Osobiście zostałem przez nich odwiedzony pięć razy", powiedział James. „Schowałem większość swoich gratów, ale straciłem około 100 funtów, różne waluty, swój portfel oraz zegarek".

Rajdy piratów do siłowni były mniej częste. „Powiedzieliśmy im, że poruszanie się na własną rękę jest zbyt niebezpieczne i zawsze byli przerażeni pojawiając się na dole. Zeszli tu jedynie około czterech razy, tylko dla przeszukania szuflad w pomieszczeniu kontrolnym, interesując się telefonami komórkowymi i gotówką, a nie narzędziami. Po zabraniu telefonów oddawali karty sim. Nie interesowały ich karty kredytowe".

Sirius Star musiał przepłynąć około 500 Mm do strefy kotwiczenia piratów. „Kiedy byliśmy już w okolicach Somalii, nie wiedzieliśmy ile osób jest na statku, ponieważ nie mogliśmy wychodzić na zewnątrz, za wyjątkiem około 5 minut", mówi James. „Tak więc nigdy nie widzieliśmy ilu ich jest, ale przypuszczam, że w każdej chwili było ich 20 do 25. Otrzymywali podmiany, zmieniali się co około 4 dni. Moim zdaniem byli to ludzie z wiochy, żadne wielkie szychy z lądu, normalni ludzie. W ostatnich dwóch dniach było ich na statku 33, ponieważ udało mi się zrobić zdjęcie z komina".

Stosunki z piratami były zmienne w czasie 57 dni próby, ale w większości traktowali oni członków załogi bardzo dobrze, odnosi wrażenie James. „Wykonywaliśmy bez większych kłopotów swoje codzienne zadania, pilnując ruchu silników, jak normalnie, a tego zadania nie byli w stanie wykonywać. Robili natomiast wiele aby się czymś zajmować, po to by nie myśleć o sytuacji w jakiej uczestniczą".

James zauważył, że koledzy na mostku byli pod większym napięciem. „Piraci przebywali z nimi przez cały czas, spali i jedli na mostku. Obsada mostka nie była z tego powodu szczęśliwa, co było po niej widać.

„Ci faceci poruszali się z kałasznikowami, które spaść mogły z ich ramion na pokład. Najbardziej obawialiśmy się, że ktoś zostanie zastrzelony przypadkowo. Oni sami postrzelili jednego ze swoich ludzi przez przypadek. Nie wiemy co się z nim stało, usłyszeliśmy wystrzał z automatu, a potem przyprowadzili go do starszego oficera aby opatrzył mu ranę ramienia, w której nadal tkwiła kula".

Dużo czasu piraci żuli narkotyk pod nazwą mirra (albo khat). Dzięki temu, mówi James, byli spokojni i „na orbicie". „Kiedy mieli sporo mirry życie było słodkie. Kiedy jej nie było, stawali się nieco bardziej niespokojni".

Jedno z najbardziej jeżących włosy na głowie wydarzeń, jakie zapamiętał, miało miejsce w nocy 2 grudnia. „Odbywała się zmiana, na statek weszło pięciu nowych facetów, którym zdawało się, że zostali zaatakowani od strony rufy". Ich nerwowość wywołana została zauważeniem błysku światła na rufie. Tymczasem snop pochodził od latarni morskiej oddalonej o około 15 mil.

„Durni bandyci", mówi James. „Kapitan przekonał ich, że to latarnia morska, pokazując mapę. Tej nocy byłem mechanikiem dyżurnym i otrzymałem wezwanie z mostka, a kiedy tam się znalazłem zauważyłem wielką nerwowość

„Najbardziej obawialiśmy się, że ktoś zostanie zastrzelony przypadkowo. Oni sami postrzelili jednego ze swych ludzi przez przypadek".

wśród Somalijczyków. Wiele czasu zabrało przekonanie ich – bowiem zawsze uważali, że mamy jakieś niecne zamiary. To była bardzo przerażająca noc, naprawdę dotarło do nas z kim mamy do czynienia. Uspokoiłem się dopiero następnego dnia".

Członkowie załogi martwili się, co odczuwają ich rodziny. „Nie mogły obserwować naszej codziennej sytuacji, a wówczas zaczyna działać wyobraźnia".

Czasami piraci pozwalali nam zadzwonić do domu z mostka. „Pierwszą rzeczą do przekazania było, że jesteśmy bezpieczni i że nie istnieje bezpośrednie zagrożenie, ponieważ dla piratów najważniejszy był statek, my zaś stanowiliśmy niewygodę po drodze", dodaje James.

„Niemal cały czas otrzymywali własne wyżywienie, pod koniec jedli coraz więcej naszej żywności, ale nigdy nie zabrakło nam wody ani wyżywienia. Przez ostatnie kilka tygodni pozwolono nam łowić ryby, z miejsca przed nadbudówką, na pokładzie głównym. Dzięki temu zapasy żywności wystarczyły na dłużej".

Ciężka próba załogi zakończyła się ostatecznie, kiedy pieniądze stanowiące okup w wysokości 2 mln US$, zrzucono piratom z powietrza. „Mieliśmy świadomość trwających negocjacji, ale w żadnej chwili nie byliśmy ich częścią". Spółka Vela naprawdę interesowała się naszym bezpieczeństwem – co znalazło potwierdzenie, ponieważ kiedy doszło do zrzutu pieniędzy w dniu 9 stycznia, wszyscy byliśmy na pokładzie, w odstępach 3-metrowych, wobec czego można nas było policzyć z samolotu i upewnić się, że nikogo nie brakuje, dopiero potem samolot przeleciał po raz drugi i zrzucił pieniądze na spadochronie do morza. Z kolei, około godziny drugiej po południu samolot przyleciał po raz drugi z kolejną połową pieniędzy.

„Połowa z nich opuściła statek około 16:30. Doszło do wypadku, jedna z ich łodzi przewróciła się. Powiedziano nam wówczas, że zaginęły cztery osoby. Przewrócenie się łodzi spowodowało późnienie. Pozostali piraci zeszli ze statku 10 stycznia."

Marynarze starali się zachowywać stoicki spokój, zdaniem James'a rację miał Peter Fench udzielając wywiadu dla *Mail on Sunday*: „Na morzu dochodzi do gównianych sytuacji, a ty masz z nimi do czynienia".

Mimo tego Vela skorzystała z zawodowych terapeutów aby poinformowali członków załogi o ewentualnym stresie posttraumatycznym.

„Doktor powiedział nam, że czasami zjawisko takie może wystąpić po miesiącach", powiedział James. „Na chwilę obecną, wiadomo mi, że pięciu Europejczyków (członków załogi) jest zadowolonych ze swojej sytuacji, spółka wypłaciła nam odszkodowania z tytułu utraconego mienia i pieniędzy".

James stwierdził, że popiera wykorzystanie większej ilości okrętów wojennych dla powstrzymania piractwa. Jednak załoga *Sirius Star* była wściekła dowiedziawszy się w trakcie przetrzymywania o pewnym wydarzeniu. „Niemiecki okręt wojenny przejął piratów i na rozkaz niemieckiego rządu rozbroił ich i według BBC, odesłał z powrotem do Somalii. Bardzo nas to rozłościło, że zostali po prostu rozbrojeni i odesłani, ponieważ nie powinno się ich traktować tak łagodnie, dostaną nową broń i powrócą".

● *Jest to opublikowana wersja artykułu jaki początkowo ukazał się w* Nautilus Telegraph.

Na niebezpiecznych wodach

Czy piractwo narasta ?
Zgodnie z raportem Centrum Zgłaszania Piractwa (PRC) Międzynarodowego Biura Morskiego, uprowadzenia morskie mają największa częstotliwość występowania w całej historii. Liczby z roku 2008 przekroczyły te, jakie zarejestrowano od czasu rozpoczęcia w roku 1991 światowych notowań przez PRC.

Co jeszcze uległo zmianie?
Piractwo zawsze było problemem. Jednak napaści zwiększyły swe występowanie w Zatoce Adeńskiej, na którym to obszarze zgłoszono 111 przypadków, co oznacza wzrost o niemal 200% w porównaniu z rokiem 2007.
Celem stały się wszystkie typy statków. Piraci byli też lepiej uzbrojeni niż w latach poprzednich i przygotowani do mordowania i ranienia załogi.

Co robi ITF ?
Marynarze objęci układami zbiorowymi ITF zawsze dysponowali specjalnymi świadczeniami kiedy pływali w obszarach uznanych za wysoce ryzykowne lub będące strefą wojenną. Mogą oni wybrać wyokrętowanie przed wejściem statku w taki obszar. Jeśli załoga postanowi wpłynąć w taki obszar, otrzymuje premie w wysokości 100% wynagrodzenia zasadniczego za czas przejścia statku w tranzycie. Ponadto, normalne stawki odszkodowania z tytułu śmierci i inwalidztwa marynarzy zostają podwojone.

W ubiegłym roku ITF i strona pracodawców w Międzynarodowym Forum Negocjacyjnym, uzgodniły rozszerzenie obszaru wysokiego ryzyka aby obejmował on całą Zatokę Adeńską. Obszar wysokiego ryzyka podlega regularnym przeglądom.

ITF jest stale obecna w Międzynarodowej Organizacji Morskiej i nieustannie lobbuje w całej branży na rzecz długofalowych rozwiązań problemu piractwa.

● *Więcej informacji o liczbach na temat piractwa, patrz: www.icc-ccs.org*
● *W sprawie pomocy i rady, patrz: www.itfseafarers.org/ITI-piracy.cfm*
● *Aby sprawdzić czy wasz statek objęty jest układem ITF, patrz: itfseafarers.org/look_up_ship2.cfm*

Siedem powodów aby odw

Zagwarantuj przestrzeganie swoich praw
Możesz znaleźć radę i wskazania co do swoich praw w oparciu o układy ITF i międzynarodowe konwencje. Odwiedź przed zaokrętowaniem...

Dowiedz się więcej o kluczowych sprawach
Mamy dla ciebie serię zestawień do wykorzystania w najważniejszych sprawach: od piractwa i kryminalizacji do schodzenia na ląd i bezpieczeństwa. Jeśli chcesz wiedzieć coś podstawowego, znajdziesz tu spory przegląd. Zaś jeśli chcesz poznać jakieś szczegóły skierujemy Cię we właściwą stronę podajac przydatne linki i zasoby.

Bądź na bieżąco z wiadomościami morskimi
Nasz dział wiadomości uaktualniany jest co najmniej raz w tygodniu o najistotniejsze dla marynarzy wieści. Sprawdzaj regularnie aby być dobrze poinformowanym o wszystkich najnowszych wydarzeniach.

W ten oto sposób jeszcze bar

Prosty układ graficzny i menu nawigacyjne na stronie ułatwiają znalezienie tego co potrzebne.

Związane zagadnienia zgrupowane są pożytecznymi linkami i związanymi dokumentami dając wyczerpujący przegląd spraw.

iedzić www.itfseafarers.org

Przyglądnij się statkowi

Możesz zainteresować się statkiem poprzez jego nazwę lub numer IMO. Nasza baza danych poinformuje cię czy statek ma układ ITF. Zalecamy sprawdzenie przed zamustrowaniem, kiedy to możliwe, ponieważ system wskaże wszelkie wcześniejsze problemy, takie jak niewypłacone wynagrodzenia.

Znajdź inspektora ITF lub związek

Jeśli potrzebujesz pomocy, może jej udzielić inspektor ITF. Albo skontaktuj się ze swym miejscowym związkiem ITF z wnioskiem o przynależność. Po prostu wybierz kraj z listy i znajdź szczegóły wszystkich znajdujących się w nim inspektorów i związków.

Bądź poinformowany o branży

Blog inspektorski oferuje regularne uaktualnienia i porady. Przekazuje informacje i opinie o branży żeglugowej z punktu widzenia inspektorów. Inspektorzy w rożnych regionach przyczyniają się do przekazania swej unikalnej perspektywy.

Skontaktuj się z innymi marynarzami

Podziel się informacjami lub przedyskutuj sprawy na naszym forum Crew Talk. Po prostym procesie rejestracji, możesz anonimowo czatować z innymi marynarzami na temat wszelkich interesujących Was spraw.

dziej ułatwiliśmy korzystanie

ITF Seafarers jest w formie wyłącznie tekstowej szybkiego ładowania, dla użytkowników z powolnym połączeniem internetowym

A, jeżeli nie możecie znaleźć potrzebnej informacji, możecie jej poszukać. Nowa wyszukiwarka pracuje, jak Google, łatwo zatem można z niej skorzystać

Przetestuj swą wiedzę

ITF

1. Coznacza skrót ITF?
2. Kiedy powstała ITF?
3. Ile związków należy do ITF?
4. Kto jest Sekretarzem Generalnym ITF?
5. Czy potrafisz nazwać osiem sektorów branży transportowej, jakie reprezentuje ITF ?
6. Czy ITF może mi załatwić pracę ?
7. W jakim z następujących miejsc ITF ma swoje biuro ?
   A) Burkina Faso
   B) Amman
   C) Moskwa
8. Ile pieniędzy, zaległych wynagrodzeń, odzyskała ITF dla marynarzy w roku 2008?
   A) 5,9 mln US$
   B) 9,1 mln US$
   C) 13,8 mln US$
   D) 18,8 mln US$

Tanie bandery

9. Co oznacza skrót FoC?
10. Jaka jest definicja statku FoC?
11. Jaka część floty światowej pływa pod FoC?
12. Jakie dwa kraje rejestru FoC nie mają dostępu do morza ?
13. Ilu inspektorów ma ITF na całym świecie?
14. Jak nazywał się statek wystawowy ITF, który opłynął świat dookoła dla uczczenia 50. rocznicy kampanii przeciwko FoC?

Wiedza marynarska

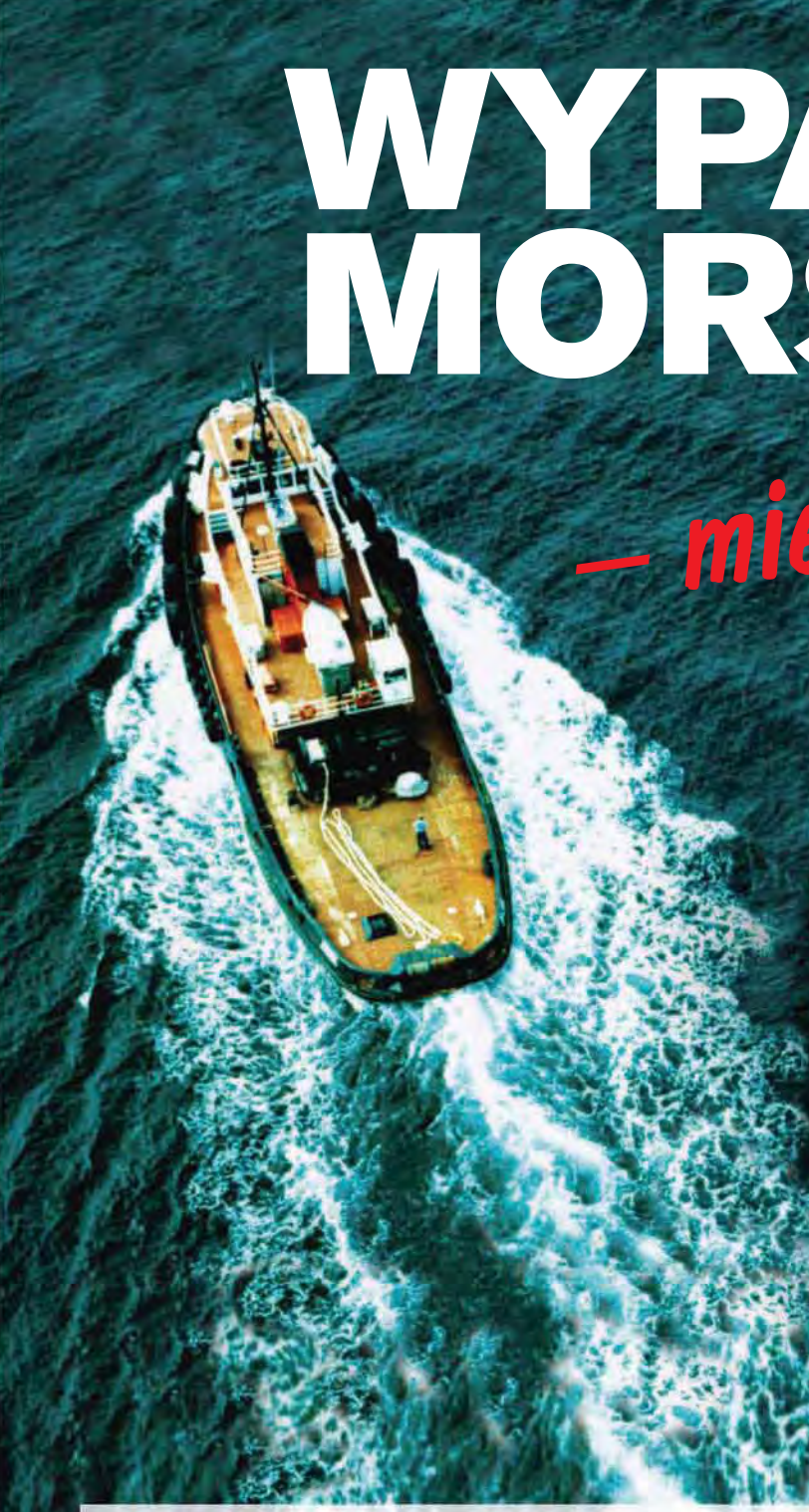
15. Zgodnie z STCW 95, ile wynosi minimalny czas odpoczynku, jaki przysługuje marynarzowi w każdym okresie 24-godzin?
16. Jaki są trzy największe nacje obsadzające statki załogami ?
17. Jak władza filipińska potwierdza marynarskie umowy o pracę ?
18. Jak nazywa się statek zaangażowany w sprawę, w wyniku której dwóch marynarzy z Indii zostało kryminalizowanych przez sądy koreańskie ?
19. Co rządy muszą brać pod uwagę w trakcie planowania ochrony portu ?
20. W jaki sposób możesz zagwarantować lepszą ochronę swoich praw zatrudnieniowych w czasie kryzysu gospodarczego ?
   A) Być miłym dla szefa
   B) Przystąpić do związku
   C) Podejmować każda pracę, jaka się trafia

Odpowiedzi

1. International Transport Workers' Federation
2. w 1896 roku
3. 681 w 148 krajach na całym świecie, reprezentują cych 4,5 mln transportowców
4. David Cockroft
5. Marynarze , lotnictwo cywilne, turystyka, żeglu ga, rybołówstwo, kolejnictwo, transport drogowy.
6. Nie. ITF nie dostarcza załóg spółkom żeglugowym
7. We wszystkich innego kraju niż kraj wła sności, zarządzania lub obsady załogowej
8. d: 18,8 mln US$
9. Tanie bandery
10. Statek podnoszący bandere
11. Około jedna trzecia ilości statków i około połowa tonażu.
12. Boliwia i Mongolia
13. 125 w 45 krajach
14. *Global Mariner*
15. 10 godzin
16. Chiny (122.000)
17. POEA
18. *Hebei Spirit*
19. Fakt, że marynarze żyją i pracują na statkach i potrzebują schodzić na ląd i mieć dostęp do udogodnień lądowych, wącznie z opieką medyczną.
20. b: Przystąp do związku zawodowego

WYPADKI MORSKIE

Marynarze — miejcie świadomość!



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

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

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

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

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

- **Jeśli uznasz to za konieczne, poproś o adwokata zanim odpowiesz na jakiekolwiek pytanie, albo złożysz jakiekolwiek oświadczenie wobec państwa portu, bandery lub, ponieważ mogą zostać użyte przeciwko tobie w przyszłych karnych lub innych postępowaniach**
- **Skontaktuj się ze swoją firmą i/lub związkiem zawodowym celem uzyskania porady i pomocy**
- **Upewnij się, że w pełni rozumiesz wszystkie stawiane ci pytania**
- **Jeśli czegoś nie rozumiesz:**
  - **poproś władze o wstrzymanie przesłuchania**
  - **zwróć się o pomoc tłumacza, jeśli to konieczne**

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

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

Więcej informacji na temat Wytycznych ws. Sprawiedliwego Traktowania znaleźć można pod adresem: www.itfglobal.org/fairtreatment albo www.marisec.org/fairtreatment

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

ISF

itf

eafarers.org...www.itfseafarers.org...www.itfseafarers.org...www.itfseafarers.org...www.itfseafarers.org...www.itfs

Marynarze ITF

Twój port zawinięcia online

www.itfseafarers.org

Strona internetowa dla marynarzy ze źródła, któremu można ufać

- Stwierdź jakie są twoje prawa
- Uzyskaj informacje o swoim statku
- Zorientuj się, gdzie możesz uzyskać pomoc w razie kryzysu
- Odkryj co związek może zrobić dla ciebie
- Połącz się online z innymi marynarzami
- Skontaktuj się z ITF

www.itfseafarers.org

Скоро и на русском языке PRÓXIMAMENTE EN ESPAÑOL 中文版即将发行