

PIERWSZA PRACA NA STATKU

NAJWAŻNIEJSZ INFORMACJE

JOB DESCRIPTION

Każdy marynarz powinien dostać dokument przedstawiający pełny zakres jego obowiązków.

Kontrakt

- jeżeli korzystasz z biura pośredniczącego w pracy dla marynarzy to w przypadku podpisania kontraktu, każdy marynarz powinien otrzymać także polską umowę o pośrednictwo pracy,
- każdy marynarz powinien otrzymać umowę o pracę (potocznie nazywaną kontraktem). Jest to umowa pomiędzy pracodawcą zagranicznym i marynarzem,
- każdy marynarz zgodnie z obowiązującymi przepisami, ma prawo skonsultować swoją umowę o pracę przed jej podpisaniem, zalecamy kilka godzin, dzień lub dwa na dokładniejsze sprawdzenie warunków zatrudnienia.

Najważniejsze elementy kontraktu

- warunki zatrudnienia – to najczęściej kilkanaście lub kilkadziesiąt stron tekstu, może to być także układ zbiorowy pracy,
- należy zwrócić uwagę na banderę statku ponieważ bandera decyduje o ubezpieczeniach społecznych (odpowiednik ZUS czyli składki mogą być po stronie pracodawcy ale także po stronie marynarza),
- bandera statku może określać sytuację podatkową i zdecydować czy podlegamy pod zwolnienie wynikające z przepracowania 183 dni w roku poza krajem czy też inne przepisy mają zastosowanie,
- kraj w którym mieści się siedziba pracodawcy oraz siedziba firmy zarządzającej statkiem decydują o wstępnej ocenie sytuacji podatkowej,
- jeżeli kontrakt podpisany jest na stanowisko kadeta to zadania wynikające z dziennika praktyk powinny być realizowane w normlanych godzinach pracy.

Pośrednictwo w pracy / zatrudnienie

- każdy pośrednik czy pracodawca powinien być certyfikowany zgodnie z MLC,
- pośrednictwo pracy dla marynarzy jest bezpłatne i nie można za nie pobierać opłat,
- jedyne koszty, które mogą być po stronie marynarza to: koszt wyrobienie paszportu lub narodowej (w naszym przypadku polskiej) książeczki żeglarskiej i podstawowego świadectwa zdrowia STCW/MLC.

Wypadek lub choroba na statku

- wszystkie zdarzenia, wypadki lub odmienne stany zdrowotne powinny być niezwłocznie zgłoszone do przełożonego lub bezpośrednio do kapitana statku,
- każdy wypadek na statku powinien być zakończony raportem powypadkowym,
- odszkodowanie może być ograniczone jedynie do sytuacji powstania stałego uszczerbku na zdrowiu.

Przykładowa procedura po wypadku / chorobie na statku skutkującej powrotem do domu:

- należy zwrócić się do pracodawcy / pośrednika w sprawie leczenia i innych spraw formalnych
- w wielu przypadkach pracodawca ma prawo wskazania lekarza prowadzącego,
- należy niezwłocznie dostarczyć do pracodawcy zwolnienie lekarskie.

Najczęściej spotykane zasady to:

- choroby, schorzenia - 130 dni świadczenia chorobowego od momentu repatriacji,
- wypadki przy pracy – do czasu wyleczenie lub określenia stałego uszczerbku na zdrowiu.



Procedura rozwiązywania sporów

- powinna być dołączona do umowy o pracę oraz być ogólnie dostępna na statku,
- przy rozwiązywaniu sporów należy kierować się wyczuciem i przeczuciem. Niekoniecznie wszystkie problemy trzeba rozwiązywać z użyciem tej procedury jednak gdy sprawy nie idą po myśli jest to jedyna właściwa droga,
- w przypadku pytań lub problemów skontaktuj się z kimś kto fachowo poradzi co zrobić w danej sytuacji.

SEAFARERS RIGHTS



CHECK YOUR

- ★ company
- ★ vessel
- ★ contract



www.omk.org.pl

wszystkie zdarzenia,
wypadki lub odmienne
stany zdrowotne
powinny być
niezwłocznie zgłoszone
do przełożonego lub
bezpośrednio do
kapitana statku

24/7 OMK
wsparcie telefoniczne
oraz e-mail

Najważniejsze elementy warunków zatrudnienia

godziny pracy, nadgodziny, godziny odpoczynku, skrócenie lub wydłużenie kontraktu, rozwiązanie kontraktu (kto może to zrobić, na jakich zasadach oraz kto za co płaci), jak liczone są dni świąteczne w pracy, strefy działań pirackich, ubezpieczenie, opieka medyczna, opieka w przypadku choroby lub wypadku, odszkodowanie, prawa i obowiązki armatora oraz marynarza, sprawy związane z zabezpieczeniem społecznym, podatkiem dochodowym, repatriacją itp.

Bezpieczeństwo pracy na statku – ŻYCIE I ZDROWIE JEST TYLKO JEDNO

- statek to bardzo niebezpieczne i skomplikowane środowisko pracy,
- armator ma obowiązek zapewnić: sprzęt ochrony osobistej BHP, iż obszar wykonywania pracy jest bezpieczny dla marynarzy, iż na statku są procedury określające bezpieczne wykonanie pracy, ocenę ryzyka wykonywania danych czynności oraz, iż są dostępne urządzenia zapewniające bezpieczne wykonanie pracy wraz z właściwymi instrukcjami.
- wśród załogi powinna być wyznaczona osoba mająca dodatkowe zadania i uprawnienia związane z bezpieczeństwem pracy oraz życia i zdrowia na statku.

Nietypowa praca na statku

- w przypadku wątpliwości czy praca jest bezpieczna, każdy marynarz ma prawo odstąpienia od wykonywanej czynności i zgłoszenia tego do przełożonego w celu dalszych wyjaśnień,
- praca z ładunkiem np. mocowaniem, rozmocowywanie itp. może być określona według innych zasad niż codzienna praca marynarza i tym samym np. przewidziana dla pracowników portu lub dodatkowo płatna pod warunkiem właściwych uzgodnień,
- praca w zbiornikach należy do czynności stoczniowych, a nie do regularnej pracy marynarza,
- nadal, głównie na mniejszych jednostkach, można spotkać się z żądaniem „skakania na keję” w celach cumowniczych, pomocy w ustawieniu trapu itp. – to nie jest praca marynarza, zdecydowanie nie można się na to zgodzić,
- nie należy używać urządzeń (wózki, dźwigi, sztaplarki itp.) dla których nie posiadamy odpowiedniego przeszkolenia lub ich sprawność nie jest potwierdzona.

Życzymy udanego kontraktu !!!

