

ZAKŁADOWY UKŁAD ZBIOROWY pracowników statków szkolnych Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni

W oparciu o przepisy ustawy o pracy na morskich statkach handlowych z dnia 23 maja 1991 roku (Dz.U.nr 61 poz.258) oraz ustawy z dnia 26 czerwca 1974 roku - Kodeks Pracy - Dz.U.nr.24 poz.141 z 1975 roku z późniejszymi zmianami pomiędzy armatorem - Wyższą Szkołą Morską w Gdyni ul.Morska 81/85, a związkami zawodowymi - Komisją Zakładową NSZZ „Solidarność” przy Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni oraz Związkiem Zawodowym Pracowników Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni stanowiącymi strony niniejszego Układu, został zawarty w dniu 27 lutego 1995 roku Zakładowy Układ Zbiorowy pracowników statków szkolnych Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, zwany dalej Układem, następującej treści :

Rozdział I Postanowienia wstępne

§ 1

Układ ustala podstawowe warunki umów o pracę, warunki pracy, wynagrodzenia oraz przyznawania innych świadczeń pracownikom statków szkolnych Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni.

§ 2

- Przez użyte w Układzie określenia rozumie się
- | | |
|-----------------------------------|--|
| statek | - statek szkolny Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni |
| armator | - Wyższą Szkołą Morską w Gdyni |
| pracownik | - osobę pozostającą z armatorem w stosunku pracy |
| marynarz | - pracownika posiadającego morskie kwalifikacje zawodowe stwierdzone zgodnie z właściwymi przepisami oraz pracownika posiadającego kwalifikacje niezbędne do pracy na statku |
| oficer | - marynarza posiadającego określone przepisami kwalifikacje zawodowe wymagane do zajmowania stanowiska oficera, stwierdzone właściwymi przepisami |
| kapitan | - kierownika statku |
| członek załogi | - pracownika wpisanego na listę załogi statku wystawioną przez armatora lub w jego imieniu |
| pracownik dniówkowy | - pracownika zatrudnionego w systemie godzinowym (dniówkowy)
Do pracowników dniówkowych nie zalicza się członków załogi zatrudnionych na kierowniczych stanowiskach oraz zatrudnionych przy obsłudze pasażerów i załogi |
| pracownik wachtowy | - pracownika zatrudnionego w systemie wacht morskich i portowych |
| praktykant | - studenta lub ucznia szkoły morskiej albo innej szkoły odbywającego praktykę zawodową na statku szkolnym |
| pogotowie do pracy | - czas oczekiwania na podjęcie obowiązków zawodowych zarządzony przez kapitana |
| delegat załogowy | - członka załogi statku wybranego przez załogę do reprezentowania jej interesów |
| związek | - związki zawodowe stanowiące strony niniejszego Układu |
| podróż morska | - podróż pracownika na statku z portu jej rozpoczęcia do portu jej zakończenia, chociażby w czasie tej podróży statek zawijał do innych portów |
| port rozpoczęcia podróży morskiej | - port, z którego statek wyszedł w morze rozpoczynając wykonywanie zadania, ze względu na które został skierowany w tę podróż |
| port zakończenia podróży morskiej | - port, do którego statek przybył kończąc wykonywanie zadania, ze względu na które został skierowany w tę podróż |
| podróż zagraniczna | - podróż morską rozpoczynającą się od dnia wyjścia z ostatniego portu polskiego i trwającą do dnia powrotu do pierwszego portu polskiego |
| wyjście statku w morze | - chwilę odcumowania od nabrzeża lub innych urządzeń portowych albo podniesienie kotwicy na redzie lub kotwicowisku |

- przybycie statku do portu- chwilę, gdy po zacumowaniu do nabrzeża lub innych urządzeń portowych, albo po zakotwiczeniu na redzie lub kotwiczowisku, uzyskano komunikację z lądem, nie wcześniej jednak niż po zakończeniu odpraw portowych,
- strefa tropikalna - obszar, którego granicę stanowią
1. na półkuli północnej : Zwrotnik Raka, ponadto do strefy tej włącza się znajdujące na północ od Zwrotnika Raka : Zatokę Kalifornijską, Zatokę Meksykańską do Wysp Bahama, Morze Czerwone wraz z Zatoką Akab, Zatokę Sueską łącznie z portem i redą Suez, Zatokę Perską, port i redę Karaczi
 2. na półkuli południowej : Zwrotnik Koziorożca, ponadto do strefy tej włącza się znajdujący na południe od Zwrotnika Koziorożca port i redę Santos
- strefa polarna - obszar, którego granicę stanowią:
1. na półkuli północnej : a) w rejonie Atlantyku - równoleżnik 72° szerokości geograficznej pn, ponadto do strefy tej włącza się znajdujące na południe od tego równoleżnika wybrzeża Grenlandii, b) w rejonie Pacyfiku - równoleżnik 65° szerokości geograficznej pn,
 2. na półkuli południowej : równoleżnik 62° szerokości geograficznej p

Rozdział II Stosunek pracy na statku

Dział I

Powstanie i rozwiązanie stosunku pracy na statku

§ 3

Pracownikiem przyjętym do pracy na statkach armatora może zostać osoba, która:

1. posiada kwalifikacje określone w przepisach o kwalifikacjach zawodowych i składzie załóg polskich statków morskich,
2. posiada pełną zdolność do czynności prawnych
3. nie została ukarana prawomocnym wyrokiem za przestępstwa z niskich pobudek,
4. posiada predyspozycje do pracy z młodzieżą.

§ 4

1. Stosunek pracy na statku powstaje na podstawie :

- a) umowy o pracę na statku na czas nie określony,
- b) umowy o pracę na statku na czas określony,
- c) umowy o pracę na statku na czas określonej podróży morskiej zwanej umową o pracę na podróż statku

2. Umowa o pracę powinna być zawarta na piśmie i określać w szczególności :

- a) rodzaj umowy o pracę,
- b) miejsce i datę zawarcia umowy,
- c) nazwę i siedzibę armatora,
- d) imię i nazwisko oraz datę i miejsce urodzenia pracownika,
- e) stanowisko na którym pracownik będzie zatrudniony,
- f) zasady wynagradzania,
- g) miejsce i termin rozpoczęcia pracy,
- h) termin, do którego trwa umowa o pracę na czas określony,
- i) statek, na którym będzie wykonywana praca oraz port lub rejon geograficzny zakończenia podróży morskiej, jeżeli umowę zawarto na podróż morską statku.

§ 5

1. Umowa o pracę może być rozwiązana na mocy porozumienia stron w dowolnym terminie w porcie polskim lub obcym.
2. Umowa o pracę między kapitanem a armatorem może być rozwiązana tylko w porcie polskim.

3. Umowa o pracę, która wskutek upływu czasu na jaki była zawarta lub wskutek upływu okresu wypowiedzenia, albo wskutek jej rozwiązania bez wypowiedzenia miałyby ustać podczas przebywania statku w podróży morskiej, przedłuża się do następnego dnia po przybyciu statku do pierwszego portu polskiego, a jeżeli byłby to dzień wolny od pracy - termin ten przesuwają się na następny po nim dzień roboczy.
4. Jeżeli w sytuacji określonej w pkt.3 pracownik wraca do kraju w inny sposób aniżeli na statku, na którym jest wpisany na listę załogi, umowa o pracę przedłuża się do dnia przybycia pracownika do kraju, chyba że stosunek pracy ustał wcześniej niż na podstawie § 9 pkt.1.
5. Jeżeli w sytuacji określonej w pkt.3 statek nie zawija do portu polskiego - umowa o pracę przedłuża się na mocy porozumienia stron: armator - pracownik.
6. Po przybyciu do portu, w którym umowa o pracę ulega rozwiązaniu, członek załogi na żądanie kapitana ma obowiązek wzięcia udziału w czynnościach związanych z przyściem statku, nie dłużej jednak niż przez 48 godzin.

§ 6

1. Umowa o pracę na podróż statku rozwiązuje się następnego dnia przybycia statku do uzgodnionego portu jej zakończenia albo do pierwszego portu w uzgodnionym rejonie geograficznym zakończenia tej podróży.
2. Umowa określona w pkt.1 rozwiązuje się też z dniem odmowy wyrażenia przez pracownika zgody na pracę na statku udającym się do strefy działań wojennych albo z dniem zejścia pracownika z takiego statku. W takich sytuacjach pracownikowi przysługuje odprawa w wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia za pracę oraz prawo do repatriacji na koszt armatora do portu zakończenia podróży określonego zgodnie z pkt.1.

§ 7

Rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika nie może nastąpić po upływie 1 miesiąca od uzyskania przez armatora wiadomości o okolicznościach uzasadniających rozwiązanie umowy. Termin ten biegnie od dnia przybycia statku do najbliższego portu polskiego. W przypadku, gdy członek załogi wraca do kraju innym środkiem lokomocji niż statkiem, na którym był zatrudniony, termin ten biegnie od daty przekroczenia granicy państwa.

§ 8

1. W razie ciężkiego naruszenia przez armatora jego podstawowych obowiązków wobec pracownika, a w szczególności niezapewnienia mu bezpiecznych i higienicznych warunków pracy i przebywania na statku oraz odpowiednich pomieszczeń, wyżywienia i opieki zdrowotnej, pracownik może, w terminie 14 dni od powzięcia o tym wiadomości, rozwiązać na piśmie umowę o pracę bez wypowiedzenia z podaniem przyczyny uzasadniającej takie rozwiązanie umowy. W tym przypadku pracownikowi przysługuje odszkodowanie w wysokości wynagrodzenia zasadniczego za okres równy okresowi wypowiedzenia.
2. Rozwiązanie umowy o pracę z przyczyn określonych w pkt.1, pociąga za sobą skutki, jakie przepisy prawa wiążą z rozwiązaniem umowy o pracę na mocy porozumienia stron.
3. Rozwiązanie umowy o pracę z naruszeniem postanowień pkt.1 uważa się za rozwiązanie umowy o pracę przez zakład pracy bez wypowiedzenia z winy pracownika.
4. Armatorowi, z którym rozwiązano umowę o pracę z naruszeniem postanowień pkt.1, przysługuje odszkodowanie w wysokości wynagrodzenia zasadniczego należnego pracownikowi za okres równy obowiązującemu go okresowi wypowiedzenia. Jeżeli niezgodnie z prawem rozwiązano umowę o pracę na czas określony lub umowę o pracę na podróż statku, odszkodowanie przysługuje za czas, do którego umowa miała trwać, nie więcej jednak niż za 3 miesiące.
5. Pracownikowi, z którym rozwiązano umowę o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika (pkt.3) przysługuje roszczenie o przywrócenie do pracy na poprzednich warunkach zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy.
6. W razie, gdy niezgodnie z prawem rozwiązaniem umowy o pracę bez wypowiedzenia nastąpiło w okresie wcześniej dokonanej przez jedną ze stron wypowiedzenia, odszkodowanie przysługuje za czas do upływu okresu wypowiedzenia.

§ 9

1. Samowolne pozostanie pracownika za granicą uważa się za niezgodne z prawem rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia, dokonane w pierwszym dniu pozostania za granicą. Postanowienia § 8 pkt.4 stosuje się odpowiednio.

2. Umowa o pracę wygasa z upływem 3 miesięcy nieobecności pracownika w pracy z powodu jego aresztowania za granicą lub z upływem 1 miesiąca nieobecności w pracy z powodu odbywania za granicą kary pozbawienia wolności.
3. Pomimo wygaśnięcia umowy o pracę z przyczyn wskazanych w pkt. 2, armator jest obowiązany ponownie zatrudnić pracownika, jeżeli w postępowaniu karnym został on uniewinniony lub postępowanie umorzono, albo gdy aresztowanie było w świetle polskiego prawa oczywiście niesłuszne. Dotyczy to również odbywania kary za czyn, za który pracownik nie podlega odpowiedzialności karnej według polskiego prawa, albo, gdy skazanie za granicą było w świetle polskiego prawa oczywiście niesłuszne.
4. Armator może odmówić ponownego zatrudnienia pracownika, jeżeli w terminie 7 dni od zakończenia postępowania karnego lub zwolnienia z aresztu bądź zakładu karnego nie zgłosił się on u armatora celem podjęcia pracy, chyba że przekroczenie terminu nastąpiło z przyczyn niezależnych od pracownika.

§ 10

Skierowanie pracownika na to samo stanowisko ze statku na statek nie wymaga wypowiedzenia dotychczasowych warunków pracy i płacy związanych z charakterem pracy poprzednio wykonywanej, o ile zmiana ta nie spowoduje obniżenia stawki miesięcznej płacy zasadniczej.

Dział II

Miejsce i warunki pracy

§ 11

- Miejscem pracy członka załogi jest statek, na którego listę załogi został wpisany.
- Wpisanie pracownika na listę załogi dokonuje się najpóźniej w chwili wyjścia statku w morze, a skreślenia z tej listy - najwcześniej w chwili przybycia statku do portu, w którym pracownik kończy pracę na tym statku.
- Statek powinien posiadać załogę, której liczebność i kwalifikacje zawodowe, także warunki zdrowotne, zapewniają bezpieczną i higieniczną pracę, prawidłową obsługę urządzeń statku, należyta obsługę załogi i pasażerów, prawidłowe szkolenie praktykantów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy na statku. Załoga dzieli się na działy i służby.
- Armator w uzgodnieniu ze związkami zawodowymi określa skład liczebny i zawodowy załogi statku, a także sposób uzupełnienia tego składu w podróży morskiej, jeżeli w czasie jej trwania nastąpiło jego zmniejszenie. Zmiany do etatyzacji mogą być wprowadzone po uzyskaniu pisemnej akceptacji związków zawodowych.
- Obowiązki w zakresie porządku i dyscypliny na statku oraz szczegółowe obowiązki członków załogi w poszczególnych działach i służbach określają: regulamin pracy i instrukcje stanowiskowe.
- Praca na statkach uważana jest za pracę wykonywaną w warunkach uciążliwych i szkodliwych dla zdrowia.

§ 12

- Kapitan jest zwierzchnikiem służbowym wszystkich członków załogi, reprezentuje armatora w czasie trwania podróży statku.
- Kapitan statku jest upoważniony do wystawiania listy załogi i dokonywania w niej wpisów, a także do dokonywania wpisów w książeczkach żeglarskich pracowników i praktykantów stanowiących załogę statku.
- Kapitan zapoznaje załogę z zarządzeniami armatora i w oparciu nie wydaje bieżące zarządzenia i polecenia dotyczące bezpieczeństwa statku, załogi, pracy na statku, porządku, dyscypliny, ochrony zdrowia i mienia.
- Kapitan kieruje pracą na statku przy udziale kierowników działów.
- Decyzje kapitana dotyczące członka załogi są wiążące do chwili przybycia członka załogi do siedziby armatora i wniesienia odwołania od tej decyzji.

§ 13

- Kapitan statku jest obowiązany dokonać w dzienniku okrętowym zapisu o każdym ważnym wydarzeniu dotyczącym załogi statku.
- Kapitan statku jest również obowiązany odnotować w dzienniku okrętowym złożenie mu przez pracownika lub delegata załogi odwołania, sprzeciwu lub jakiegokolwiek innego pisma w sprawie stosunku pracy na statku. Złożenie takiego pisma jest równoznaczne z wniesieniem pisma do organu powołanego do rozpatrywania roszczeń ze stosunku pracy na statku.

1. Załogę statku wobec kapitana reprezentuje delegat załogi.
 - a) delegata załogi wybiera zebranie załogi statku, a sposób jego wyboru określa samo zebranie,
 - b) delegat załogi może być w każdej chwili odwołany przez zebranie załogi statku,
 - c) kapitan statku zobowiązany jest umożliwić załodze przeprowadzenie zebrania wyborczego oraz zebrania w sprawie odwołania delegata załogi najwcześniej, jak to możliwe.
2. Delegat załogi zgłasza kapitanowi wszelkie interwencje w sprawach załogi statku.
3. Kapitan statku rozpatruje interwencje niezwłocznie i o podjętych decyzjach zawiadamia delegata załogi. Jeżeli interwencja była na piśmie, kapitan czyni w dzienniku okrętowym wzmiankę o jej złożeniu oraz sposobie i terminie załatwienia o podjętych decyzjach zawiadamia delegata załogi.
4. Delegat załogi ma prawo:
 - a) w zakresie gospodarki żywnościowo - żywieniowej :
 - do kontroli prowiantu dostarczonego na statek,
 - do kontroli prawidłowego wykorzystania stawek żywieniowych przypadających na jedną osobę,
 - do interwencji u kapitana statku w przypadku zażalenia załogi na jakość lub ilość wyżywienia.
 - b) w zakresie odpowiedzialności i dyscypliny pracy :
 - do wydawania swojej opinii przed nałożeniem kary przez kapitana na członka załogi,
 - do uczestnictwa w przeszukaniu pomieszczenia i rzeczy członka załogi, na wniosek zainteresowanego, do uczestnictwa w postępowaniu składania skargi przez członka załogi do kapitana, do złożenia na piśmie (w ciągu 7 dni od nałożenia kary) protestu co do decyzji kapitana statku o odrzuceniu sprzeciwu, do występowania w czasie podróży o uznaniu kary za niebyłą
5. Armator i kapitan statku zobowiązani są udostępnić delegatowi załogi wszelkie przepisy i zarządzenia normujące i regulujące zasady pracy, żywienia i przebywania na statku.
6. Na załatwienie spraw związkowych delegatowi załogi przysługuje płatne zwolnienie od pracy w wymiarze 1 dnia za każdy okres zaokrętowania na statku, które to dni powinien wykorzystać w porcie w siedzibie armatora lub siedzibie biura związkowego. W dniu tym delegat ma obowiązek :
 - a) złożyć odwołanie i ewentualne zażalenie członków załogi,
 - b) złożyć sprawozdanie z podróży, jeśli takie zostało sporządzone,
 - c) przekazać lub pobrać korespondencję służbową armatora i związku zawodowego dotyczącą spraw załogowych,
 - d) interweniować w sprawach załogi i statku.
7. Niewykonanie obowiązków wymienionych w pkt.6 powoduje przepadek dodatkowego dnia wolnego.
8. Kapitan statku jest zobowiązany umożliwić delegatowi załogi łączność ze związkami zawodowymi - w uzasadnionych wypadkach koszty pokrywa armator.
9. Przepisy tego paragrafu nie naruszają uprawnień związków zawodowych do reprezentowania, obrony praw i interesów pracowników na statku.

§ 15

1. O skargach wniesionych do kapitana statku składający skargę powiadamia delegata załogowego.
2. Jeżeli skargę składa oficer, ma on dodatkowo prawo wskazać innego oficera będącego członkiem załogi, aby w charakterze świadka uczestniczył przy jej składaniu i rozpatrywaniu.

§ 16

1. Na czas uzasadniony potrzebami statku, kapitan może polecić pracownikowi wykonywanie zgodnej z jego kwalifikacjami (o ile nie ma przeciwwskazań zdrowotnych) innej pracy aniżeli określona w umowie o pracę, przy zapewnieniu pracownikowi wynagrodzenia przewidzianego za daną pracę, nie niższego jednak od wynagrodzenia określonego w umowie o pracę.
2. Wykonywanie pracy, o której mowa w pkt.1 może trwać w danej podróży do 6 tygodni, nie dłużej jednak niż do zawinięcia statku do pierwszego portu. Jeżeli ta praca jest wykonywana niezależnie od pracy określonej w umowie o pracę, pracownikowi przysługuje odpowiednie wynagrodzenie dodatkowe.
3. Postanowienia pkt.1 stosuje się również w sytuacji, gdy po rozpoczęciu podróży morskiej statku pracownik wykazał na zajmowanym stanowisku brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych.

4. O wydaniu poleceń, o których mowa w pkt. 1-3 kapitan sporządza wzmiankę w dzienniku okrętowym.
5. Kapitan może polecić pracownikowi zejście ze statku w porcie, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów, a także ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych pracownik nie jest w stanie wykonywać należycie pracy na stanowisku określonym w umowie o pracę na statku, polecenie należy wręczyć na piśmie z uzasadnieniem i uczynić o tym wzmiankę w dzienniku okrętowym. W razie konieczności repatriacji koszty ponosi armator, który ma prawo w uzasadnionych wypadkach żądać zwrotu kosztów po powrocie pracownika do kraju.

§ 17

W szczególnych przypadkach armator może przenieść członka załogi na inny statek, do którego odnoszą się postanowienia niniejszego Układu, po uprzednim powiadomieniu go co najmniej na 12 godzin przed tym, wówczas kiedy pracownik poprzez przeniesienie nie przekroczy maksymalnego czasu pracy.

§ 18

Podstawowymi dokumentami niezbędnymi przy zawieraniu umowy o pracę na statkach szkolnych :
książeczka żeglarska,
świadczenie zdrowia,
świadczenie indywidualnych technik ratowniczych.

§ 19

Książeczka żeglarska stwierdza tożsamość jej posiadacza, przebieg pracy na statkach oraz zawiera dane o stanie zdrowia i uprawnia go do przekroczenia granicy Państwa Polskiego.

§ 20

1. Książeczkę żeglarską wystawia się na wniosek:
 - a) marynarza,
 - b) innej osoby, jeżeli pozostaje ona z armatorem w stosunku pracy na statku,
 - c) armatora, który z osobą nie będącą marynarzem zamierza zawrzeć umowę o pracę na statku.
2. Książeczkę żeglarską wystawia dyrektor Urzędu Morskiego, a za granicą Polski Urząd Konsularny.
3. Za wystawienie książki żeglarskiej pobiera się opłatę.

§ 21

1. Armator lub kapitan statku obowiązany jest dokonywać urzędowych adnotacji w książeczce żeglarskiej dotyczących zaokrętowania i wyokrętowania członka załogi w czasie pływania na określonym statku.
2. Pracownik winien dołączyć do książki żeglarskiej świadectwo zdrowia wydane przez właściwą jednostkę służby zdrowia.
3. Koszty związane z uzyskaniem świadectwa zdrowia oraz szczepień ochronnych pokrywa armator.

§ 22

Każdy pracownik następnego dnia po:
zakończeniu urlopu wypoczynkowego, wyrównawczego, dodatkowego urlopu wyrównawczego,
bezpłatnego lub ustaniu zwolnienia lekarskiego, zakończeniu szkolenia
obowiązany jest zgłosić się u armatora celem świadczenia pracy.

Dział III Czas pracy

§ 23

1. Czas pracy członków załogi zatrudnionych w systemie wacht morskich i portowych wynosi 8 godzin na dobę i 56 godzin w tygodniu w siedmiodniowym tygodniu pracy.
2. Praca na wachcie w morzu lub wachcie portowej w czasie powyżej 40 godzin do 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy w strefie umiarkowanej oraz 30 godzin do 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy w strefie tropikalnej lub polarnej, nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, lecz przysługuje za nią dodatkowe wynagrodzenie.

§ 24

1. Czas pracy członków załogi zatrudnionych na dniówce wynosi :
 - a) w morzu: w strefie umiarkowanej 46 godzin na tydzień w sześciodniowym tygodniu pracy,
w strefie tropikalnej i polarnej 34 godziny w sześciodniowym tygodniu pracy

- b) w porcie: w strefie umiarkowanej 40 godzin na tydzień w pięciodniowym tygodniu pracy w strefie tropikalnej i polarnej 30 godzin na tydzień w pięciodniowym tygodniu pracy.
2. Praca w morzu na dniówce powyżej 40 godzin na tydzień do 46 godzin w strefie umiarkowanej oraz 30 godzin do 34 godzin na tydzień w strefie tropikalnej i polarnej nie jest pracą w godzinach nadliczbowych, lecz przysługuje za nią dodatkowe wynagrodzenie.
3. Do czasu pracy wlicza się czas przeznaczony na sprzątanie kabiny własnej, pomieszczeń określonych w instrukcji stanowiskowej oraz na naprawę i pranie odzieży roboczej, który wynosi 2 godziny tygodniowo.

§ 25

1. Praca przekraczająca czas pracy określony w § 23 ust. 1 lub § 24 ust. 1 jest pracą w godzinach nadliczbowych i jest dopuszczalna tylko w razie:

- niebezpieczeństwa grożącego statkowi, pasażerom, załodze jak również konieczności udzielenia pomocy innemu statkowi lub rozbitkom.
- przeprowadzenia alarmów na statku,
- szczególnych potrzeb eksploatacyjnych.

2. Powierzenie pracy w godzinach nadliczbowych w innych przypadkach, niż określone w pkt. 1 wymaga zgody pracownika.

3. Pracę w dni ustawowo wolne od pracy wypadające w dni robocze oblicza się jak za niedzielę. Tygodniowy wymiar czasu pracy ulega odpowiednio pomniejszeniu

§ 26

1. Wachta morska trwa 4 godziny. Przerwa między kolejnymi wachtamiorskimi wynosi 8 godzin.

2. Wachty portowe mogą być pełnione według następujących systemów

- 8 godzin służby i 16 godzin przerwy,
- 12 godzin służby i 24 godziny przerwy,
- 24 godziny służby i 48 godzin przerwy.

3. Każdemu pracownikowi należy zapewnić 8 godzinny nieprzerwany wypoczynek w ciągu 24 godzin. Okres 24 godzin powinien rozpoczynać się w momencie podjęcia pracy po 8 godzinach nieprzerwanego wypoczynku. W przypadku niemożności (z ważnych powodów eksploatacyjnych) zapewnienia 8 godzinnego okresu nieprzerwanego wypoczynku - praca w tym czasie powinna być rekompensowana wynagrodzeniem za nadgodziny.

4. W czasie postoju statku w porcie lub na redzie w przypadku gdy zachodzi istotna potrzeba zachowania wszystkich środków bezpieczeństwa, kapitan może zarządzić wachtę morską.

5. Członków załogi zatrudnionych przy obsłudze pasażerów i załogi traktuje się jak pracowników wachtowych. Ich czas pracy wynosi 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy.

§ 27

Czas pracy kapitana i kierowników działów na statku określony jest wymiarem ich zadań. Zadania tych pracowników, w miarę możliwości powinny być ustalone w taki sposób, aby pracownicy ci mogli je wykonać w normalnym czasie pracy.

§ 28

1. W czasie wolnym od pracy pracownik może być zobowiązany do pozostania w pogotowiu do pracy (stand by) jeżeli:

oczekiwane są manewry statku lub może powstać konieczność chronienia statku, pasażerów, załogi, wymaga tego organizacja obsługi systemów i urządzeń zautomatyzowanych.

2. Pogotowie zarządza kapitan. Zarządzenie to powinno być zapisane w dzienniku okrętowym wraz z uzasadnieniem.

3. Godzinowa stawka wynagrodzenia za „stand by” wynosi 50% godzinowej stawki za pracę w nadgodzinach. Wynagrodzenie za „stand by” nie przysługuje, o ile w zamian za czas pogotowia udzielono czasu wolnego od pracy (jedna godzina „stand by” - jedna godzina wolnego).

4. Czas oczekiwania na statku na jego wyjście w morze nie wlicza się do czasu pozostawania w pogotowiu do pracy „stand by”, członkom załogi, którzy w tym okresie są obowiązani do wykonywania pracy; w przypadku oczekiwania na wyjście statku w morze dłużej niż 6 godzin licząc od pierwszego terminu podanego na tablicy trapowej, pozostających na statku członków załogi traktuje się jako będących w pogotowiu przez cały czas oczekiwania.

§ 29

1. Okres maksymalnego, nieprzerwanego zaokrętowania nie powinien przekroczyć 250 dni kalendarzowych.
2. Tylko w losowych przypadkach okres zaokrętowania określony w pkt. 1 może być za zgodą pracownika przedłużony.
3. W przypadkach określonych w pkt. 1 i 2, repatriacja pracownika następuje na koszt armatora. Czas repatriacji nie zalicza się do urlopu.

§ 30

Dzień wejścia, względnie wyjścia statku uważa się za dzień w morzu.

§ 31

1. Gdy statek przechodzi przez południk 180° ze wschodu na zachód i jeżeli na skutek tego ubywa dzień ustawowo wolny od pracy, to za ten wolny dzień uważa się następny dzień powszedni.
2. Gdy statek przechodzi przez południk 180° z zachodu na wschód i jeżeli na skutek tego przybędzie dodatkowo drugi dzień ustawowo wolny od pracy, uwzględniony będzie jako dzień ustawowo wolny od pracy tylko jeden z tych dni.
3. Postanowienia pkt. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do sobót.

§ 32

1. Podczas postoju statku w porcie lub na redzie członek załogi, w czasie wolnym od pracy, ma prawo zejść na ląd, chyba że został on zobowiązany do pracy w godzinach nadliczbowych albo do pozostania w pogotowiu do pracy.
2. Jeżeli statek pozostaje na redzie po rzuceniu kotwicy, armator obowiązany jest zapewnić komunikację z lądem na swój koszt najpóźniej po 24 godzinach postoju, celem umożliwienia załodze przejazdu na ląd i z powrotem.

Dział IV

Wynagrodzenie za pracę

§ 33

1. Pracownikowi przysługuje wynagrodzenie składające się następujących elementów:

- a) wynagrodzenia zasadniczego,
- b) wynagrodzenia za przedłużony czas pracy,
- c) wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych,
- d) wynagrodzenia za czas pozostawania w pogotowiu do pracy,
- e) dodatku za wysługę lat,
- f) dodatku funkcyjnego,
- g) dodatku za pilotowanie statku,

- h) jednorazowej odprawy pieniężnej dla osób przechodzących na emeryturę lub rentę.
2. Wysokość oraz zasady przyznawania wynagrodzenia, o którym mowa w pkt. 1 określa załącznik nr. 1 system wynagradzania marynarzy, który stanowi integralną część niniejszego Układu (załącznik nr. 1

§ 34

Wynagrodzenie za urlop wyrównawczy naliczane jest tak, jak za urlop wypoczynkowy. Za dni urlopu wyrównawczego wykorzystywanego w okresie zaokrętowania przysługuje wynagrodzenie w wysokości należnego wynagrodzenia za czas zaokrętowania. Jeżeli dzień wolny wykorzystuje się w trakcie zaokrętowania w podróży zagranicznej, przysługuje dodatek dewizowy, zgodnie z postanowieniami Działu V.

Dział V

Dodatek dewizowy

§ 35

1. W celu zrekompensowania podstawowych wydatków członka załogi w podróży zagranicznej przysługuje mu dodatek dewizowy.
2. Za każdy dzień przebywania na statku będącym w morskiej podróży zagranicznej, członkowi załogi przysługuje dodatek dewizowy w zależności od zajmowanego stanowiska i strefy pływów. Za podróż między portami polskimi dodatek dewizowy nie przysługuje.

3. Dla celów dodatku dewizowego ustala się następujące strefy pływania :

I strefa pływania obejmuje obszar od North Cape do Ushant włączając wszystkie porty basenu M. Bałtyckiego, M. Północnego, Wysp Brytyjskich i Irlandii, Wysp Owczych oraz Kanału La Manche.

II strefa pływania obejmuje wszystkie porty w basenach pozostałych mórz i oceanów.

Członkom załóg przebywającym w I strefie pływania powyżej 30 dni bez zawijania do portu polskiego przysługuje stawka dodatku dewizowego jak w strefie II licząc od 31 dnia od daty wyjścia statku z portu krajowego.

4. Stawka dodatku dewizowego dla członków załogi zaokrętowanych powyżej 250 dni ulega podwyższeniu o 25 % za każdy dzień zaokrętowania, licząc od 251 dnia.

5. Zasady wypłacania, rozliczania i stawki dodatku dewizowego ustala armator w porozumieniu ze związkami zawodowymi.

6. Dodatek dewizowy jest doliczany do podstawy wymiaru świadczeń emerytalno - rentowych w wysokości 25 % należnego dodatku dewizowego.

7. Dodatek dewizowy nie jest zaliczany do wynagrodzenia.

Dział IV

Urlop wypoczynkowy

§ 36

1. Wymiar urlopu wypoczynkowego jest następujący :

- a) - 18 dni roboczych po roku pracy
- b) - 21 dni roboczych po 3 latach pracy,
- c) - 26 dni roboczych po 6 latach pracy.

2. Do okresów pracy, o których mowa w pkt. 1 zalicza się okresy poprzedniego zatrudnienia pracownika na podstawie umów o pracę na statku, z wyłączeniem wszelkich innych okresów.

3. Jeżeli na podstawie przepisów Kodeksu Pracy pracownik nabędzie prawo do urlopu w korzystniejszym wymiarze, nie mają wówczas zastosowania postanowienia pkt. 1 i 2.

§ 37

Pracownik traci prawo do urlopu za rok, w którym nastąpiło rozwiązanie umowy o pracę jedynie w przypadku rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia z jego winy, przed upływem 6 miesięcy od dnia jej zawarcia.

§ 38

1. Pracownikowi, z którym rozwiązano umowę o pracę bez wypowiedzenia z jego winy, po upływie 6 miesięcy od jej zawarcia przysługuje 1/12 ekwiwalentu pieniężnego za urlop w najniższym wymiarze określonym w § 36 za każdy miesiąc pracy w roku, w którym nastąpiło rozwiązanie umowy o pracę.

2. W przypadku zawarcia umowy o pracę z pracownikiem będącym na urlopie bezpłatnym w macierzystym zakładzie pracy przysługuje mu urlop wypoczynkowy o wymiarze zgodnym z nabytym uprawnieniem do urlopu. O ile pracownik wykorzystał urlop za dany rok kalendarzowy w macierzystym zakładzie pracy urlop za ten rok nie przysługuje.

§ 39

1. Strony umowy o pracę mogą uzgodnić termin urlopu w drodze porozumienia. W przypadku braku takiego porozumienia termin wyznacza armator.

2. Pracownik powinien być zawiadomiony o terminie urlopu nie później niż na jeden miesiąc przed jego rozpoczęciem.

3. Urlopu udziela się w miejscu zawarcia umowy o pracę, chyba że strony postanowiły inaczej.

§ 40

1. Odwołanie pracownika z urlopu wypoczynkowego, wyrównawczego i dodatkowego wyrównawczego lub przesunięcie jego terminu może nastąpić tylko w wypadku, gdy armator - z przyczyn, których nie można było przewidzieć w czasie ustalania terminu urlopu - jest pozbawiony innej możliwości skompletowania załogi statku.

2. Odwołanie pracownika z urlopu wypoczynkowego z przyczyn określonych w pkt. 1 wymaga zgody pracownika.

3. Armator jest zobowiązany pokryć koszty poniesione przez pracownika w bezpośrednim związku z odwołaniem go z urlopu wypoczynkowego, wyrównawczego i dodatkowego wyrównawczego.

10

§ 41

W przypadku utraty statku lub innych zdarzeń o znamionach katastrofy morskiej, uratowanym członkom załogi może być przyznany dodatkowy płatny urlop wypoczynkowy, którego wymiar w indywidualnych przypadkach określa armator w porozumieniu ze związkami zawodowymi.

Dział VII

Urlop wyrównawczy

§ 42

1. Za okres pracy na statku odbywającym podróż morską, pracownik nabywa prawo do wolnego od pracy płatnego pobytu na lądzie, zwanego „podstawowym urlopem wyrównawczym”.
2. Podstawowy urlop wyrównawczy stanowi ekwiwalent za przedłużenie czasu pracy wykonywanej w uciążliwych warunkach morskich oraz za konieczność spędzenia w podróży morskiej dziennego i tygodniowego czasu wolnego od pracy.

§ 43

Wymiar podstawowego urlopu wyrównawczego wynosi 0,3 dnia wolnego za 1 dzień zaokrętowania i oblicza się go mnożąc ilość dni zaokrętowania razy współczynnik 0,3.

§ 44

1. Urlop wyrównawczy udzielany jest w dniach roboczych. Przez dni robocze rozumie się wszystkie dni kalendarzowe z wyjątkiem niedziel i świąt (dni ustawowo wolnych od pracy).
2. Udzielony urlop wyrównawczy nie może zaczynać się ani kończyć w sobotę wolną od pracy lub inny dzień dodatkowo wolny od pracy.

§ 45

1. W razie przedłużenia maksymalnego okresu zaokrętowania członka załogi ponad okres 250 dni, podstawowy urlop wyrównawczy zwiększa się o jeden dzień za każdy rozpoczęty dzień przedłużenia tego okresu.
2. Jeżeli czas pomiędzy kolejnymi podróżami, w których pracownik bierze udział nie przekracza 30 dni, czasy kolejnych podróży liczy się łącznie w rozumieniu pkt. 1.

§ 46

1. Urlop wyrównawczy można wykorzystać w okresie zaokrętowania, o ile pozwolą na to warunki pracy na statku. Fakt ten musi być odnotowany w dzienniku okrętowym.
2. Kierownik działu zobowiązany jest do prowadzenia ewidencji wykorzystania dni urlopu wyrównawczego na statku. Do rozliczenia urlopu wyrównawczego wpisuje się tylko całe nabyte dni. Ułamkowe części dni (do dwóch miejsc po przecinku) przenosi się na następny miesiąc rozliczeniowy, dodając ten ułamek do nowych dni nabytych w danym miesiącu.
3. Pracownikowi przysługuje prawo wykorzystania urlopu wyrównawczego w pełnych dniach. Wartość ułamka przenosi się saldem na następny okres obliczeniowy.
4. Podczas postoju statku w porcie krajowym lub zagranicznym w okresie zaokrętowania, dni urlopu wyrównawczego potrącają się tylko wówczas, gdy pracownik nie wypracował obowiązującej tygodniowej normy czasu pracy. Nie potrąca się urlopu wyrównawczego za wolne soboty i niedziele przypadające w okresie zaokrętowania podczas postoju w porcie krajowym lub zagranicznym, gdy pracownik wypracował tygodniową normę czasu pracy.

§ 47

1. Urlop wyrównawczy winien być wykorzystywany, w miarę możliwości, łącznie z urlopem wypoczynkowym.
2. W razie braku możliwości udzielenia urlopu wyrównawczego w naturze, armator w szczególnych przypadkach może na wniosek pracownika, wypłacić ekwiwalent pieniężny pracy.

§ 48

1. W sprawach nie uregulowanych w niniejszym Układzie, do urlopów wypoczynkowych, wyrównawczych i dodatkowych wyrównawczych stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu Pracy.
2. Postanowienia § 37 i 38 Układu nie mają zastosowania do urlopów wyrównawczych i dodatkowych wyrównawczych.

Dział VIII**Szczegółowe obowiązki pracownika****§ 49**

Niezależnie od przestrzegania obowiązków określonych w Kodeksie Pracy oraz w ustawie o pracy na morskich statkach handlowych, pracownik obowiązany jest w szczególności do :

- a) wykonywania pracy w ramach wyznaczonej stanowiskiem normy czasu pracy,
- b) pozostawania w pogotowiu do pracy w granicach określonych prawem,
- c) wykonywania pracy w godzinach nadliczbowych zgodnie z postanowieniami działu III,
- d) wykonywania pracy dodatkowej w razie liczebnego zmniejszenia się załogi, zgodnie z § 17,
- e) przestrzegania przepisów i zasad bezpieczeństwa żeglugi oraz bezpieczeństwa i porządku przebywania na statku,
- f) chronienia statku i jego urządzeń oraz dbanie o bezpieczeństwo praktykantów i pasażerów,
- g) przestrzegania przepisów i zarządzeń władz w portach i na morzu, zwłaszcza przepisów celno - dewizowych,
- h) dbanie o etykę zawodu,
- i) chronienie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem,
- j) dbanie o pomieszczenia własnego użytku oraz wspólne pomieszczenia załogi, jak również o ich wyposażenie,
- k) brania udziału w zaopatrzeniu statku na podróż,
- l) szkolenie praktykantów w określonym zakresie.

§ 50

1. Pracownikowi nie wolno wносить na statek i przewozić na nim przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu statku lub znajdujących się na nim osób, a ponadto przedmiotów, których posiadanie na statku narusza przepisy prawa lub postanowienia regulaminu pracy i przebywania na statku.

2. W razie uzasadnionego podejrzenia, że pracownik posiada lub przewozi na statku przedmioty, o których mowa w pkt. 1, kapitan może zarządzić przeszukanie pomieszczenia i rzeczy pracownika, a w razie ujawnienia takich przedmiotów, władny jest usunąć je ze statku lub przekazać właściwym władzom.

3. Przeszukanie pomieszczenia i rzeczy pracownika dokonuje się w jego obecności i przy udziale delegata załogi. Z czynności przeszukania sporządza się protokół, wyjaśniając w nim przyczyny nieobecności pracownika, jeżeli w tej czynności nie uczestniczył. Pracownikowi doręcza się kopię protokołu.

4. O przeszukaniu pomieszczenia i rzeczy pracownika oraz wyniku przeszukania kapitan sporządza wzmiankę w dzienniku okrętowym.

§ 51

Członek załogi ma obowiązek brać udział w alarmach ćwiczebnych. Czas uczestnictwa w alarmach jest zaliczany do czasu pracy.

§ 52

1. W razie grożącego statkowi niebezpieczeństwa, a w szczególności zatonięcia, rozbicia lub pożaru, albo w razie konieczności niesienia pomocy innemu statkowi lub rozbitek, pracownik jest zobowiązany, aż do zakończenia akcji ratowniczej, wykonać wszelkie polecane mu czynności dla ratowania życia ludzkiego, jednak bez narażania siebie na bezpośrednie i oczywiste niebezpieczeństwo utraty życia.

2. Czas zatrudnienia przy ratownictwie zalicza się do czasu pracy.

Dział IX**Szczegółowe obowiązki armatora****§ 53**

1. Armator zobowiązany jest do utrzymania statku znajdującego się w eksploatacji w pełnej zdolności żeglugowej zgodnie z obowiązującymi przepisami i konwencjami, a w szczególności z konwencją SOLAS.

2. Armator obowiązany jest zabezpieczyć członkom załogi pomieszczenia w kabinach.

3. Zaleca się przydzielanie pomieszczeń załogowych według służb.

4. Armator obowiązany jest wyposażyc kabiny statku tak, aby każdy członek załogi posiadał do własnej dyspozycji minimum: tapczan względnie łóżko z kompletem materacy, 2 koce, poduszkę, komplet bielizny pościelowej, 2 ręczniki (w tym jeden kąpielowy), szafę o normalnej wysokości i szufladę na rzeczy osobiste, odpowiednie oświetlenie. Ponadto każda kabina winna być wyposażoną w umywalkę, radioodbiornik, półkę na książki, stół, krzesła lub fotele, lustro, odpowiednią ilość zasłon i firanek, chodniki, a w strefie tropikalnej urządzenia klimatyzacyjne.

5. Bieliznę pościelową należy wymieniać co najmniej raz na 2 tygodnie. W strefie tropikalnej, jeżeli statek nie ma klimatyzacji lub klimatyzacja nie działa, bieliznę pościelową wymienia się raz na tydzień. Ręczniki bez względu na strefę wymienia się raz na tydzień.

6. Na statku winny być urządzone mesy, umożliwiające równoczesne spożycie posiłków wszystkim członkom załogi. Każdej mesie powinna być zainstalowana lodówka. Armator zaopatry kuchnię i mesy w przybory i naczynia potrzebne do przyrządzania i spożywania posiłków.

§ 54

Armator zapewni, aby na statku były oddzielne łazienki i WC. W łazienkach powinna być bieżąca ciepła i zimna woda. WC ogólnodostępne nie powinny znajdować się w bezpośredniej styczności z mesami i kabinami.

§ 55

Armator zapewni, w miarę posiadanych możliwości, oddzielne pomieszczenie do prania i suszenia bielizny członków załogi, wyposażone w urządzenia do prania.

§ 56

Armator zapewni:

codzienne sprzątanie pomieszczeń ogólnodostępnych, kabin pasażerskich oraz pomieszczeń kapitana statku, a w porcie pomieszczeń służbowych starszego oficera i starszego mechanika
cotygodniowe sprzątanie wszystkich pomieszczeń starszego oficera i starszego mechanika.

§ 57

Na czas fumigacji i w innych przypadkach uniemożliwiających zamieszkanie na statku, armator zapewni członkom załogi bezpłatne mieszkanie albo pokrywa koszty noclegu według zasad określonych w odrębnych przepisach, jeżeli miejsce zamieszkania członka załogi znajduje się w odległości przekraczającej 30 km od portu postoju statku.

§ 58

1. Armator zabezpiecza wszystkim członkom załogi jednakowe całodzienne i bezpłatne wyżywienie na statku w postaci posiłków przygotowanych do spożycia nie mniej niż 5 razy na dobę, w tym: co najmniej dwa posiłki gorące, o ile pozwalają na to warunki pogodowe.

2. Wydawanie posiłków do spożycia odbywa się w wydzielonych jadalniach (mesach)

3. Żywność przeznaczona na wyżywienie członków załogi powinna być dobrej jakości i zgodna z limitami finansowymi ustalonymi ze związkami zawodowymi.

4. Armator obowiązany jest zaopatrzyć statek w dostateczną ilość wody.

5. Armator zobowiązany jest wyposażyc statek w urządzenia zapewniające prawidłowe przechowywanie produktów żywnościowych przeznaczonych na wyżywienie załogi.

6. Zastępstwa dla członków załogi pełniących wachty na czas potrzebny do spożycia przez nich posiłków ustala kapitan.

§ 59

W przypadku braku czynnej kuchni na statku oraz w okresie zaokrętowania na nowo budowany statek, jeżeli armator nie zapewni członkom załogi wyżywienia na lądzie, przysługują im diety według ogólnie obowiązujących przepisów.

§ 60

Armator jest obowiązany uruchomić kantinę załogową na statku. Zaopatrzenia kantyny załogowej dokonuje armator na własny rachunek. Minimalne zaopatrzenie kantyny obejmuje papierosy i napoje, z wyłączeniem napojów alkoholowych powyżej 4,5% oraz podstawowe środki higieny osobistej.

§ 61

1. Delegat załogi dokonuje kontroli gospodarki żywnościowej zgodnie z § 14. Kapitan statku umożliwi delegatowi wypełnianie wynikających z tego tytułu obowiązków przez każdorazowe zwolnienie od pracy na czas niezbędny dla dokonania tych czynności.

2. W przypadku wniesionego przez członków załogi zażalenia na jakość lub ilość wyżywienia, delegat załogi interweniuje u kapitana statku, który po rozpatrzeniu sprawy wydaje odpowiednie polecenia i sporządza o tym wzmiankę w dzienniku okrętowym.

§ 62

Armator zapewnia bezpłatne umundurowanie wszystkim członkom załogi. Elementy umundurowania i zasady rozliczeń określa załącznik do niniejszego Układu.

§ 63

1. Armator przydziela pracownikowi nieodpłatnie odzież i obuwie robocze oraz środki ochrony indywidualnej. W przypadku użycia przez pracownika, za jego zgodą własnej odzieży i obuwia roboczego, armator wypłaca ekwiwalent pieniężny.

2. Zasady przyznawania odzieży i obuwia roboczego oraz środków ochrony indywidualnej, a także wypłacania ekwiwalentu, w przypadkach o których mowa w pkt. 1 określa armator w porozumieniu ze związkami zawodowymi.

3. Rodzaj i ilość odzieży i obuwia roboczego oraz środków ochrony indywidualnej, jak również czasokresy ich użytkowania określa załącznik do niniejszego Układu.

§ 64

1. Członkom załogi zatrudnionym w dziale maszynowym armator obowiązany jest do dodatkowego wydawania bezpłatnie 0,5 litra mleka dziennie.

2. Wydawanie wody mineralnej i dodatkowych napojów odbywa się na polecenie kapitana i wnioszek delegata załogi.

3. Przydział dodatków wymienionych w pkt. 1 i 2 nie może być zastępowany ekwiwalentem pieniężnym.

§ 65

1. Członkowie załogi statku otrzymują od armatora bezpłatnie 100 gramów mydła toaletowego - tygodniowo.

2. Członkom załogi przysługuje ponadto 600 gramów proszku do prania miesięcznie.

3. Armator na swój koszt zapewni wystarczającą ilość środków do utrzymania czystości w kabinach członków załogi.

§ 66

1. Armator jest obowiązany zapewnić członkom załogi odpowiednie warunki zdrowotne i sanitarne na statku, zaopatrzyć statek w apteczkę okrętową oraz w morski poradnik medyczny.

2. Za czas niezdolności do pracy wskutek choroby lub odosobnienia w związku z chorobą zakaźną trwającą łącznie do 35 dni w ciągu roku kalendarzowego pracownik zachowuje prawo do 100% wynagrodzenia, a w przypadku dłuższej choroby wyrównanie zasiłku chorobowego do wyżej wymienionej wysokości.

§ 67

1. Armator obowiązany jest zapewnić członkom załogi zatrudnionym na statku bezpłatną opiekę zdrowotną.

2. Podczas pobytu w porcie zagranicznym armator zapewnia członkom załogi pomoc leczniczą na koszt armatora.

§ 68

1. Pracownik pozostający za granicą z powodu niezdolności do pracy otrzymuje od armatora świadczenia pieniężne.

2. Kwotę świadczenia pieniężnego, o którym mowa w pkt. 1 oblicza się w wysokości średniego, dziennego wynagrodzenia z ostatnich sześciu miesięcy poprzedzających niezdolność do pracy, jednak nie mniej niż najniższe wynagrodzenie.

3. Świadczenie pieniężne jest wypłacane przez armatorów kraju w terminie wypłat wynagrodzeń, osobie upoważnionej przez pracownika.

4. Świadczenie pieniężne, o którym mowa w pkt. 2 i 3 przysługuje przez okres niezdolności do pracy potwierdzonej zaświadczeniem lekarskim przez lekarza leczącego.

5. Pracownik ma prawo do świadczenia pieniężnego do czasu powrotu do kraju. W przypadku, gdy pracownik odmówi repatriacji bez uzasadnionych przyczyn świadczenie nie przysługuje.

W razie wyokrętowania członka załogi celem hospitalizacji za granicą, armator zobowiązany jest dostarczyć mu znajdujące się na statku miednie stanowiące własność pracownika do szpitala lub przewieźć je do siedziby armatora. Ecyżę w tej sprawie podejmuje członek załogi, a gdy to nie j możliwe - kapitan.

§ 70

Pracownik pozostawiony za granicą w przypadku określonym w § 68 powinien być repatriowany d kraju z chwilą, gdy lekarz leczący potwierdzi, iż stan zdrowia pracownika na to pozwala.

§ 71

Przez cały okres pobytu chorego pracownika za granicą, armator ponosi koszty jego leczenia i utrzymania w szpitalu, a po wyjściu ze szpitala do chwili repatriacji do kraju pokrywa uzasadnio koszty ewentualnego dodatkowego leczenia i utrzymania (noclegi, wyżywienie, dojazdu)

§ 72

1. Za czas pozostawiania za granicą, o którym mowa w § 68 pkt.1 pracownik otrzymuje oprócz świadczenia pieniężnego :
25% diet w walucie zagranicznej za okres pobytu w szpitalu lub innym zakładzie leczniczym oraz z okres objęty noclegiem i wyżywieniem na koszt armatora,
100% diet w walucie zagranicznej za okres pobytu w hotelu bez wyżywienia oraz zwrot kosztów noclegu na koszt armatora.
2. W czasie repatriacji do kraju pracownik otrzymuje :
za czas podróży na statku - 25% diet w walucie zagranicznej w/g stawki ustalonej dla kraju, w który członek załogi statku ostatnio przebywał w związku z chorobą lub wypadkiem,
za czas podróży środkami komunikacji powietrznej lub lądowej
diety i zwrot kosztów noclegów w walucie zagranicznej według zasad obowiązujących przy pokrywaniu kosztów podróży poza granicami kraju.
3. W czasie repatriacji pracownika armator może zatrudnić go na statku w/g posiadanych kwalifikacji, a pracownik obowiązany jest przyjąć przydzieloną pracę. Za wykonaną pracę pracow otrzymuje stosowne wynagrodzenie i dodatek dewizowy. Powyższe nie dotyczy repatriowanych pracowników niezdolnych do pracy.

§ 73

1. Niezależnie od świadczeń, jakie z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych przewiduj ogólnie obowiązujące przepisy, armator jest zobowiązany, na swój koszt, dodatkowo ubezpieczyć pracowników w okresie trwania stosunku pracy od następstw nieszczęśliwych wypadków.
2. Ubezpieczenie obejmuje nieszczęśliwe wypadki w czasie zatrudnienia na statku, w drodze pracy i z pracy, pieszo lub wszelkimi dopuszczonymi do ruchu na drogach publicznych środkami lokomocji oraz podczas przejazdu na statek i ze statku.
3. Świadczenia wynikające z ubezpieczenia, o którym mowa w pkt. 1 i 2 są wypłacane w podwój wysokości, jeżeli zdarzenie powodujące wypłatę nastąpiło w strefie działań wojennych i wynikał tych działań lub zostało spowodowane wybuchem bezpańskich, porzuconych min, bomb i innych pozostałości wojny lub jest wynikiem działań terrorystycznych, pirackich.
4. Warunki i wysokość sumy, na którą ubezpiecza się pracownika określa armator w porozumieni z związkami zawodowymi.

§ 74

1. Armator obowiązany jest ubezpieczyć pracowników zaangażowanych do pracy na statku na wypadek utraty, względnie zniszczenia posiadanego na statku mienia osobistego, służącego do osobistego użytku lub do wykonywania zawodu. Ubezpieczeniu nie podlegają będące własnością członka załogi : wyroby jubilerskie oraz środki pieniężne nie zdeponowane w kasie okrętowej. Wysokość sumy, na którą ubezpiecz się mienie pracownika określa armator w porozumieniu ze związkami zawodowymi, suma ta nie może być jednak wyższa niż 1000 USD.

2. Armator w przypadku utraty zdeponowanych środków pieniężnych, zwraca pracownikowi ich równowartość, po przedłożeniu kwitów depozytowych. W wypadku zatonięcia statku i utraty dokumentów, na podstawie których można stwierdzić wartość depozytów - armator zwraca równowartość depozytów w oparciu o oświadczenie pracownika i osoby odpowiedzialnej za depoz lub świadka.

§ 75

W razie śmierci pracownika spowodowanej wypadkiem przy pracy, armator wypłaca jego rodzinie odprawę pośmiertną w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia obliczanego jak za urlop wypoczynkowy, niezależnie od odprawy przysługującej na podstawie przepisów Kodeksu Pracy i odszkodowania z tytułu ubezpieczenia wymienionego w § 73.

§ 76

1. W razie śmierci członka załogi na statku lub w obcym porcie armator pokrywa koszty repatriacji zwłok do miejsca pochówku w kraju.
2. Pogrzeb powinien odbyć się na lądzie, w miarę możliwości w kraju, w miejscowości wskazanej przez rodzinę zmarłego, w przeciwnym razie kapitan zarządzi pogrzeb morski z zachowaniem przyjętych zwyczajów.
3. Jeżeli lokalne przepisy państwowe wykluczają możliwość repatriacji zwłok do kraju, armator zobowiązany jest do pokrycia kosztów związanych z pogrzebem w obcym porcie oraz pokrywa koszty ewentualnego uczestnictwa w pogrzebie najbliższej rodziny.
4. Armator zobowiązany jest do sprowadzenia na swój koszt mienia należącego do zmarłego pracownika do siedziby armatora.

§ 77

Jeżeli w trakcie nieobecności członka załogi w „olsce, jego żona, dziecko, matka lub ojciec zapadnie na chorobę, ulegnie wypadkowi bezpośrednio zagrażającym życiu lub nastąpi zgon tych osób, armator zobowiązany jest dołożyć wszelkich możliwych starań umożliwiających natychmiastową repatriację pracownika do kraju. Koszt repatriacji ponosi armator, jednakże na pracowniku ciąży obowiązek przedstawienia odnośnych dokumentów.

§ 78

1. W razie zaginięcia pracownika na morzu, armator wypłaca jego rodzinie, przez okres 6 miesięcy, co miesiąc świadczenia obliczane jako ekwiwalent za urlop wypoczynkowy, a następnie - do czasu uznania za zmarłego - zasiłek pieniężny.
2. W sprawie wysokości wymienionego wyżej zasiłku pieniężnego dla członków rodziny pracownika, uprawnionych do świadczeń określonych w pkt. 1 stosuje się odpowiednio przepisy o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin dotyczące renty rodzinnej.
3. Pojęcie rodziny jest tożsame z pojęciem rodziny ustalonym w przepisach dotyczących renty rodzinnej.

§ 79

1. Członkom załogi przysługuje wynagrodzenie za udane ratownictwo morskie, które powinno być wypłacane uprawnionym członkom załogi w ciągu miesiąca od chwili otrzymania go przez armatora, nie wcześniej jednak niż po uprawomocnieniu się decyzji dotyczącej podziału wynagrodzenia.
2. W przypadku udanego ratownictwa morskiego, udział członków załogi w wynagrodzeniu za ratownictwo określają odrębne przepisy.

§ 80

1. Pracownik, który w czasie trwania stosunku pracy lub bezpośrednio po jego ustaniu pozostał za granicą, ma prawo do niezwłocznego przewiezienia go do kraju.
2. Obowiązek dokonania repatriacji ciąży na armatorze, z którym pracownik pozostaje lub ostatnio pozostawał w stosunku pracy.
3. Jeżeli pracownik pozostał za granicą bez własnej winy, uzasadnione koszty repatriacji i oczekiwania na nią ponosi armator.
4. Armator może żądać od pracownika poniesienia kosztów jego przewozu, jeżeli bez uzasadnionej przyczyny odmówił on podjęcia zgodnej z jego kwalifikacjami pracy na statku przewożącym go do miejsca repatriacji.
5. Zatrudnienie pracownika na statku przewożącym go do miejsca repatriacji, odbywające się po ustaniu stosunku pracy, poczytuje się, w razie wątpliwości, za zawarcie umowy o pracę na podróż statku.

Armator ma obowiązek umożliwić pracownikowi środki łączności na statku w celu skontaktowania się z krajem, z uwzględnieniem regulaminu radiokomunikacyjnego na koszt członka załogi.

Dział X

Odpowiedzialność i dyscyplina pracy

§ 82

1. W okresie zaokrętowania na statku wszyscy członkowie załogi podlegają dyscyplinarnie kapitanowi statku, który wymierza kary za naruszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku :

a) upomnienia,

b) nagany

2. Za nieprzestrzeganie przepisów BiHP lub przepisów p/poż, opuszczenie pracy bez usprawiedliwienia, stawienie się do pracy w stanie nietrzeźwości lub spożywanie alkoholu w czasie pracy - stosuje się również karę pieniężną.

3. Kara pieniężna za jedno wykroczenie, jak i za każdy dzień nieusprawiedliwionej nieobecności nie może być wyższa od jednodniowego wynagrodzenia pracownika, a łącznie kary pieniężne nie mogą przewyższać 10 - tej części wynagrodzenia przypadającego pracownikowi do wypłaty, po dokonaniu potrąceń zgodnie z obowiązującymi przepisami.

4. Wpływy z kar pieniężnych przeznaczone są na cele socjalne armatora.

§ 83

Przy wymiarze kary bierze się pod uwagę w szczególności rodzaj naruszenia obowiązków pracowniczych, stopień winy pracownika i dotychczasową ocenę jego pracy.

§ 84

Naruszeniem ustalonego porządku i dyscypliny pracy jest w szczególności :

a) nieprzybycie do pracy, spóźnianie się do pracy lub samowolne jej opuszczenie bez usprawiedliwienia,

b) przebywanie na statku w stanie wskazującym na spożycie alkoholu,

c) niepodjęcie pracy we wskazanym miejscu, przewidzianym w instrukcji stanowiskowej,

d) niewykonywanie poleceń służbowych,

e) złe i niedbałe wykonywanie pracy oraz psucie materiałów i narzędzi, a także wykonywanie prac nie związanych z zadaniami wynikającymi ze stosunku pracy,

f) zakłócanie porządku i spokoju w miejscu pracy,

g) nieprzestrzeganie przepisów bhp oraz przepisów ppoż,

h) nieprzestrzeganie przepisów celnych i dewizowych,

i) niewłaściwy stosunek do przełożonych, pozostałych pracowników i praktykantów,

j) nieprzestrzeganie tajemnicy państwowej i służbowej,

k) posiadanie na pokładzie broni palnej i narkotyków,

l) zatajenie przebywania na statku „ pasażera na gapę „

§ 85

1. Kapitan nie może zastosować kary po upływie 7 dni od uzyskania wiadomości o naruszeniu obowiązku pracowniczego i po upływie 3 m-cy od dopuszczenia się tego naruszenia.

2. Ukaranie kapitana może nastąpić w ciągu 30 dni od jego przybycia do siedziby armatora, nie później jednak niż w ciągu 9 m-cy od naruszenia obowiązków pracowniczych, dyscypliny pracy lub zasad przebywania na statku, za które ma być ukarany.

3. Kara może być zastosowana tylko po uprzednim wysłuchaniu członka załogi.

4. Przed nałożeniem kary kapitan jest zobowiązany zasięgnąć opinii delegata załogowego i powiadomić go o podjętych decyzjach.

5. Za jedno przewinienie może być wymierzona tylko jedna kara z wymienionych w § 82.

6. Kapitan może odstąpić od wymierzania kary, jeżeli uzna za wystarczające zastosowanie wobec członka załogi innych środków oddziaływania wychowawczego.

1. Członek załogi może w ciągu 3 dni od dnia zawiadomienia go ukaraniu wnieść sprzeciw do kapitana statku.
2. O uwzględnieniu lub odrzuceniu sprzeciwu decyduje samodzielnie kapitan statku i o swojej decyzji informuje zainteresowanego.
3. Postanowienia pkt. 2 nie mają zastosowania, gdy członek załogi przebywa w porcie siedzibie armatora, a naruszenie porządku i dyscypliny nastąpiło poza statkiem. W takich przypadkach sprzeciw członka załogi od udzielonej kary kapitan przekazuje do rozpatrzenia armatorowi.
4. Członek załogi lub delegat załogi może w ciągu 7 dni złożyć na piśmie uzasadniony protest, co do decyzji kapitana statku odrzuceniu jego sprzeciwu. Kapitan przekazuje wówczas sprawę do rozpatrzenia armatorowi. Armator podejmuje decyzję o odrzuceniu sprzeciwu, w uzgodnieniu ze związkami zawodowymi w ciągu 14 dni od przybycia pracownika do kraju.
5. Nieodrzućenie sprzeciwu w ciągu 14 dni od daty jego wniesienia jest równoznaczne z jego uwzględnieniem.

§ 87

1. O zastosowaniu kary kapitan zawiadamia członka załogi na piśmie, odpis zawiadomienia przekazuje do akt osobowych.
2. Wymierzona przez kapitana kara dyscyplinarna z podaniem uzasadnienia oraz sprzeciw i protest pracownika czy delegata załogi powinny być wpisane do dziennika okrętowego, a odpis z dziennika okrętowego i pisemny protest pracownika i delegata załogi co do decyzji kapitana odnośnie odrzucenia sprzeciwu - przesłany do armatora.

§ 88

1. Karę uważa się za niebyłą, a wzmianka o niej i odpis zawiadomienia o ukaraniu usuwa się z akt osobowych po roku nienagannej pracy.
2. Armator lub kapitan, który udzielił kary - biorąc pod uwagę osiągnięcia w pracy i nienaganne zachowanie się pracownika po ukaraniu, może w terminie wcześniejszym z własnej inicjatywy lub na wniosek organizacji związkowej uznać karę za niebyłą.
3. W okresie podróży uznanie kary za niebyłą może nastąpić także na wniosek delegata załogi.

Rozdział III**Działalność socjalna i kulturalna na statku**

§ 89

1. Armator obowiązany jest zorganizować na statkach świetlicę dla pracowników i zaopatrzyć je w odpowiednie wyposażenie.
2. Do wyposażenia świetlicy należy:
 - biblioteka,
 - sprzęt audio - wizualny z asortymentem filmów,
 - sprzęt rekreacyjno - sportowy.

Rozdział IV**Postanowienia końcowe**

§ 90

1. Układ zostaje zawarty na czas nieokreślony.
2. Zmiana treści Układu może nastąpić w formie protokołu dodatkowego

§ 91

1. Układ rozwiązuje się:
 - za zgodą stron Układu w terminie ustalonym przez strony, z upływem 3 - miesięcznego okresu wypowiedzenia, dokonanego przez jedną ze stron Układu.
 - Wypowiedzenie Układu następuje w formie pisemnej.
2. Jeżeli strona składająca wypowiedzenie Układu nie oświadczyła, że nowego Układu nie zawrze, strony powinny przystąpić niezwłocznie do rokowań w sprawie zawarcia nowego Układu.
3. Do czasu zawarcia przez strony nowego Układu Zbiorowego obowiązuje Układ dotychczasowy, chyba że strony nie zamierzają zawrzeć nowego Układu.

§ 92

1. Tryb i zasady prowadzenia rokowań, mediacji, arbitrażu regulują przepisy ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.
2. W zgłoszeniu sporu określa się przedmiot zadań objętych sporem.
3. Jeżeli spór dotyczy treści Układu Zbiorowego, wszczęcie i prowadzenie sporu o zmianę Układu może nastąpić nie wcześniej, niż z dniem ich wypowiedzenia.
4. Spór zbiorowy istnieje od dnia wystąpienia przez związki zawodowe do armatora z żądaniem dotyczącymi warunków pracy, płac lub świadczeń socjalnych oraz praw i wolności związkowych pracowników, jeżeli armator nie uwzględnił wszystkich żądań w terminie określonym w wystąpieniu nie krótszym niż 3 dni.

§ 93

Niniejszy Układ wchodzi w życie z dniem rejestracji.

Związki Zawodowe

Armator

RENTOR

Prof. dr inż. Józef Litwinski

PRZEWODNICZĄCY
Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”
przy Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni

Czesław Krawczyk
dr Czesław Krawczyk

PRZEWODNICZĄCY
Związku Zawodowego Pracowników
Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni

Edward Krajczyński
Prof. dr inż. Edward Krajczyński

Zakładowy System Wynagradzania Marynarzy

§ 1

Postanowienia wstępne

1. Zakładowy System Wynagradzania Marynarzy zatrudnionych na statkach szkolnych Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni ustala zasady i wysokość wynagrodzenia pracowników z którymi zawarto umowę o pracę na podstawie postanowień Zakładowego Układu Zbiorowego.
2. Strony ustalają, że wzrost wynagrodzeń będzie następował, w każdym przypadku, łącznie z podwyżkami płac pracowników dydaktycznych, naukowo - technicznych, administracyjnych i obsługi WSM w Gdyni.
3. Wysokość stawek wynagrodzenia ustala Rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni w porozumieniu ze związkami zawodowymi.
4. Zmiany stawek wynagrodzenia, o których mowa w pkt.3 nie wymagają rejestracji w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej ani w Ministerstwie Pracy i Polityki Socjalnej.
5. Pracownikom w zależności od zajmowanego stanowiska, wykonywanych czynności, czasu przepracowanego przysługują następujące składniki płac i świadczeń:
 - a) wynagrodzenie zasadnicze,
 - b) wynagrodzenie za przedłużony czas pracy,
 - c) wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych,
 - d) wynagrodzenie za czas pozostawania w pogotowiu do pracy,
 - e) dodatek za wysługę lat,
 - f) dodatek funkcyjny,
 - g) dodatek za samodzielne pilotowanie statku,
 - h) nagroda jubileuszowa,
 - i) jednorazowa odprawa pieniężna dla osób przechodzących na emeryturę lub rentę.

§ 2

Wynagrodzenie zasadnicze

1. Wysokość wynagrodzenia zasadniczego zależy od stanowiska pracy na którym zatrudniony jest pracownik.
2. Tabelę miesięcznych stawek wynagrodzenia zasadniczego dla poszczególnych statków zawierają załączone do niniejszego Systemu tabele.

§ 3

Dodatki do wynagrodzenia zasadniczego oraz świadczenia uzupełniające

1. Za czas pracy określony w § 23 pkt.2 i 24 pkt.2 Zakładowego Układu Zbiorowego, przysługują godzinowe stawki wynagrodzenia za przedłużony czas pracy. Stawki te są ustalane w oparciu o stawki osobistego zaszeregowania danego pracownika i dopłatę wynikającą z godzinowej stawki najniższego wynagrodzenia ustalonego przez Ministra Pracy i Polityki Socjalnej.
2. Za pracę w godzinach określonych w § 25 Zakładowego Układu Zbiorowego przysługuje wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych. Stawki tego wynagrodzenia są ustalane w oparciu o godzinowe stawki osobistego zaszeregowania i dopłatę ustaloną przepisami Kodeksu Pracy.
3. Za czas pozostawania w pogotowiu do pracy, określonym w § 28 Zakładowego Układu Zbiorowego przysługuje dodatkowe wynagrodzenie w wysokości 50% stawki godzinowej za pracę w godzinach nadliczbowych za każdą godzinę pozostawania w pogotowiu. Na wniosek pracownika wynagrodzenie za czas pozostawania w pogotowiu może być zastąpione płatnym zwolnieniem z pracy, licząc 1 godzinę zwolnienia za 1 godzinę pozostawania w pogotowiu.

4. Pracownikom zatrudnionym na stanowiskach kierowniczych na statku za czas zaokrętowania przysługuje dodatek funkcyjny. Wysokość dodatku ustala się następująco:

Lp.	Stanowisko	Dar Młodzieży	Horyzont/Zenit
1.	Kapitan	100% wynagr.zasad	90% wynagr.zasad.
2.	St.Oficer	85% " "	60% " "
3.	St.Mechanik	60% " "	60% " "
4.	Intendent	80% " "	-----
5.	Ochmistrz	-----	50% wynagr.zasad.

5. Dodatek za pilotowanie statku przysługuje :

a) kapitanom - za każde wprowadzenie i wyprowadzenie statku z portu, gdzie pilotaż jest obowiązkowy, po uzyskaniu zgody stacji pilotowej,

b) kapitanom - za pilotowanie statku w portach i akwenach morskich, gdzie pilotaż nie jest obowiązkowy, ale zalecany.

Każdorazowe wprowadzenie lub wyprowadzenie statku powinno być dokonane przez tą samą osobę od początku do końca. Wysokość stawek za pilotowanie statku określa tabela stanowiąca załącznik do niniejszego Systemu.

6. Pracownikom, którzy przepracowali u armatora minimum 5 lat przysługuje dodatek za wysługę lat,

7. Za okres pracy w WSM pracownicy otrzymują nagrody jubileuszowe, które ustala się w następującej wysokości :

lata pracy	% podstawy wymiaru
po 20 latach	75 %
po 25 latach	100 %
po 30 latach	150 %
po 35 latach	200 %
po 40 latach	300 %
po 45 latach	400 %

Podstawę wymiaru stanowi wynagrodzenie zasadnicze pracownika otrzymywane w dniu nabycia uprawnień do nagrody jubileuszowej.

Do okresu pracy w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni zalicza się :

okres pracy w WSM, o ile nie został on zakończony wygaśnięciem stosunku pracy wskutek porzucenia pracy lub jego rozwiązania bez wypowiedzenia z winy pracownika, okresy krótkotrwałych urlopów bezpłatnych, które nie przekroczyły 4 miesięcy, okresy urlopu bezpłatnego otrzymanego w związku z pełnieniem funkcji w organizacjach społecznych i politycznych, okresy ćwiczeń i zasadniczej służby wojskowej, jeżeli skierowanie nastąpiło w okresie pracy w WSM, inne okresy w/g zasad określonych zarządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 23 grudnia 1989 roku w sprawie ustalenia okresów pracy i innych okresów uprawniających do nagrody jubileuszowej oraz zasad jej doliczania i wypłacania (Mon.Pol. nr.44 poz.358 z późniejszymi zmianami)

Dla pracownika zatrudnionego w niepełnym wymiarze czasu pracy podstawę wymiaru ustala się w wysokości proporcjonalnej do wymiaru czasu pracy określonego w umowie o pracę.

W razie rozwiązania stosunku pracy z powodu przejścia na emeryturę lub rentę inwalidzką I lub II grupy z innych przyczyn niż wypadek przy pracy lub choroba zawodowa - pracownikowi, któremu do nabycia prawa do nagrody brakuje mniej niż 12 miesięcy, licząc od dnia rozwiązania stosunku pracy, nagrodę tę wypłaca się w dniu rozwiązania stosunku pracy. 8. Pracownikom przechodzącym na emeryturę lub rentę przysługuje jednorazowa odprawa w wysokości :

lata pracy % podstawy wymiaru

do 15 lat włącznie	100 %
po 15 latach	150 %
po 20 latach	200 %
po 25 latach	300 %
po 30 latach	400 %
po 35 latach	500 %
po 40 latach	600 %
po 45 latach	700 %
po 50 latach	800 %

Podstawę wymiaru stanowi wynagrodzenie zasadnicze. Staż pracy dla potrzeb ustalania odprawy oblicza się zgodnie z zasadami naliczania okresów zatrudnienia dla celów emerytalnych i rentowych. Dla pracownika zatrudnionego w niepełnym wymiarze czasu pracy, podstawę wymiaru ustala się w wysokości proporcjonalnej do wymiaru czasu pracy określonego w umowie o pracę. Emeryci i renciści ponownie zatrudnieni, nie nabywają prawa do odprawy. Kwota odprawy nie może być niższa od kwoty najniższego wynagrodzenia ustalonego przez Ministra Pracy i Polityki Socjalnej.

Tabela nr.1 do Zakładowego
Systemu Wynagrodzeń Marynarzy

Tabela
miesięcznych stawek wynagrodzenia zasadniczego dla załogi statku szkolnego „Dar Młodzieży „

Stanowisko	Kategoria zaszeregowania	Miesięczna stawka wynagrodzenia w złotych
Dział pokładowy		
Kapitan	XXIII	435,00
St.officer	XXIII	415,00
Officer wachtowy I	XXI	360,00
Officer wachtowy II	XX	350,00
Officer wachtowy III	XX	340,00
Asystenci wszystkich służb	XVII	295,00
Radiooficer	XX	350,00
St.bosman	XVII	291,00
Bosman, żaglomistrz	XVI	276,00
St.marynarz	XII	231,00
Marynarz	XI	217,00
Mł.marynarz	X	202,00
Dział maszynowy		
St. mechanik	XXIII	425,00
Of.mechanik wacht. II	XXI	360,00
Of.mechanik wacht. III	XX	345,00
Of. elektryk	XXII	380,00
Magazynier maszynowy	XVI	285,00
Motorzysta	XII	231,00
Mł.motorzysta	XI	217,00
Dział hotelowy		
Intendent	XXII	390,00
Ochmistrz	XXI	365,00
Lekarz	XIX	330,00
St.kucharz	XVIII	318,00
Kucharz, piekarz	XIII	239,00
Mł.kucharz	XI	217,00
St.steward	XIII	246,00
Steward, pielęgniarz	XII	231,00
Mł.steward	XI	217,00

Tabela nr.2 do Zakładowego Systemu Wynagrodzeń Marynarzy

Tabela
miesięcznych stawek wynagrodzenia zasadniczego dla załóg statków
instrumentalnych „Horyzont „ i „Zenit „

Stanowisko	Kategoria zaszeregowania	Miesięczna stawka wynagro- -dzenia w złotych
Dział pokładowy		
Kapitan	XXII	415,00
St.oficer	XXI	380,00
Of.wachtowy II	XVIII	316,00
Of.wachtowy III	XVIII	310,00
Radiooficer	XX	340,00
Bosman	XIV	260,00
St.marynarz	XII	231,00
Marynarz	XI	217,00
Mł.marynarz	X	202,00
Dział maszynowy		
St.mechanik	XXII	385,00
Of.mechanik wacht.II	XVIII	316,00
Of.mechanik wacht.III	XVIII	310,00
Of.elektryk	XVIII	310,00
Motorzysta	XII	231,00
Mł.motorzysta	XI	217,00
Dział hotelowy		
Ochmistrz	XXI	365,00
Kucharz	XVIII	312,00
Steward	XII	231,00
Mł.steward	X	202,00

Tabela nr.3 do Zakładowego Układu Zbiorowego

Wysokość dziennych stawek dodatku dewizowego w USD

lp. Stanowisko	Strefa pływania	
	I	II
1. Kapitan	31,00	36,00
2. St.officer, st.mechanik, intendent	26,00	30,00
3. Oficerowie wachtowi I, II, III, Oficerowie mechanicy I, II, III, Radiooficer, Oficer Elektryk, Ochmistrz, Lekarz, Oficer praktyk	19,00	24,00
4. St.bosman, żaglomistrz	13,50	15,50
5. Bosman, Magazynier maszynowy, Starszy Kucharz, Asystenci wszystkich służb	13,00	15,00
6. St.marynarz, St.steward, kucharz, piekarz, pielęgniarz, motorzysta	12,00	13,00
7. Marynarz, steward	8,00	9,50
8. Mł.marynarz, mł.steward, mł.motorzysta	6,00	7,50

Tabela nr.3 do Zakładowego Układu Zbiorowego

Wykaz umundurowania przyznawanego pracownikom statków szkolnych

lp. Rodzaj odzieży	Ilość	Okres zużycia w m-cach
1. Mundur oficerski / kurtka z elanowełny + spodnie z elanowełny - dla kobiet spódnica /	1 komplet	36
2. Płaszcz uniwersalny ortalionowy / kurtka / ocieplany	1	48
3. Mundur z tropiku / bez koszuli i spodni /	1	48
4. Czapka z emblematem	1	48
5. Pokrowiec płócienny na czapkę	2	48

Tabela nr.4 do Zakładowego Układu Zbiorowego
 Normy przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i
 obuwia roboczego dla załóg pływających na statkach szkolnych

 Stanowisko Nazwa wyposażenia Okres używalności w m-cach

Kapitan R - koszula tropik z kr.rękawem 24
 R - półbuty sk/gum 24
 O - rękawice tk/sk d.z

Oficerowie wacht. R - czapka drelichowa 24
 Asystenci pokład. O - pilotka dziana 3 o.z.
 R - kombinezon 24
 R - półbuty lub trzewiki sk/gum 24
 R - koszula flanelowa 18
 R - koszula tropik z kr.rękawem 24
 O - rękawice tk/sk d.z

Radiooficer R - półbuty sk/gum 24
 Intendent R - koszula flanelowa 18
 Ochmistrz R - koszula tropik z kr.rękawem 24

Oficer elektryk R - czapka drelichowa bawełn. 24
 Elektromonter R - pilotka dziana 3 o.z.
 St. bosman R - kombinezon 18
 Bosman R - półbuty lub trzewiki sk/gum 24
 St. marynarz O - botki ocieplane 4 o.z.
 Marynarz R - koszula flanelowa 18
 O - rękawice tk/sk d.z.
 R - koszula tropik z kr, rękawem 24
 R - potnik d.z.

St. mechanik R - czapka drelichowa 24
 Mech. wachtowy R - kombinezon 12
 As. maszynowy R - trzewik sk/gum 24
 Magazynier masz. R - koszula flanelowa 12
 Motorzysta O - rękawice tk/sk d.z.
 R - koszula tropik z kr, rękawem 24
 R - potnik d.z.

Steward R - koszula biała 12
 R - koszula tropik z kr.rękawem 24
 R - muszka lub krawat czarny 24
 R - półbuty sk 24
 R - spodnie z elano-baw. czarne 24
 R - ubranie robocze z elano-baw. 24

Kucharz R - półbuty lub trzewiki sk/gum 24
 R - koszula tropik z kr.rękawem 24
 R - bluza, spodnie kucharskie 6
 R - potnik d.z

Lekarz, sanitariusz R - fartuch lekarski d.z
 R - koszula tropik z kr.rękawem 24

Centralowy Inspektorat Pracy w Olsztynie
Wpisane do Rejestru
Zakładowych i Układów zbiorowych Pracy

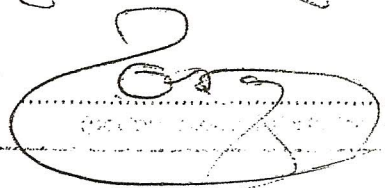
W dniu 13.02.1996 KARTA REJESTROWA URŁADU

Nr: U- CCCLXXII

Zakładowy Układ zbiorowy Pracy
Wyższej Szkoły Mowskiej w Gdyni

zawarty w dniu: 27.02.1995r.

obowiązujący od dnia: 13.02.1996r.

A handwritten signature is written over a circular stamp. The signature is stylized and appears to be 'S. S.'. The stamp is mostly illegible but contains some faint text.