



# BIULETYN MORSKI



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 4 (82) PAŹDZIERNIK - GRUDZIEŃ 2016

ISSN 1426-1006

ROK 19 - TOM II - NR. 22  
WARSZAWA 4 LUTEGO 1935 R.



*Przedstawiamy kolejny statek pływający dawno temu pod polską banderą, jest nim MS Piłsudski. Trochę historii: Wodowanie statku MS Piłsudski odbyło się 19 grudnia 1934 r. Matką Chrzestną statku była Wanda Pełczyńska, kurierka I Brygady Legionów, posłanka na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. 22 sierpnia 1935 r. podpisano protokół prób morskich oraz przejęcia statku. Następnego dnia podniesiono polską banderę na statku. MS Piłsudski był statkiem o długości 160,4 m. szerokości 21,6 m. zanurzeniu 7,54 m. pojemności 14294 BRT. 26 listopada 1939 r. statek zatonął w wyniku do końca nie ustalonych okoliczności. Prawdopodobną przyczyną mogła być podwodna mina lub storpedowanie jednostki przez niemiecki U – bot.*



## Od Redakcji

Cieszymy się, że kolejne wydanie Biuletynu Morskiego towarzyszy naszym czytelnikom w magicznej atmosferze Świąt Bożego Narodzenia oraz w klimacie Nowego Roku 2017 r. po raz kolejny.

Jest to dla wielu ludzi morza czas rozterki z uwagą na konieczność przebywania w tym szczególnym okresie świąteczno – noworocznym poza gronem rodziny i przyjaciół.

**Życzymy wesołych i spokojnych świąt w każdym miejscu na świecie, cieplej atmosfery oraz samych szczęśliwych dni w nadchodzącym roku, aby zawsze ilość pożegnań równała się ilości powitań.**



## SPIS TREŚCI

Z działalności KSMMiR NSZZ Solidarność .....	3
Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce .....	11
Wywiad z Inspektorem ITF .....	12
Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców .....	15
Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców .....	20
Porady dla marynarzy .....	25
Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych .....	31
HISTORIA .....	36

### Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

### Adres redakcji

71-604 Szczecin, ul. Szarotki 8,  
tel. (91) 422-33-11 fax (91) 422-29-00,  
e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl),  
[www.solidarnosc.nms.org.pl](http://www.solidarnosc.nms.org.pl)

Rękopisów nie zamówionych redakcja nie zwraca, za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

### Druk

Drukarnia MISIURO Gdańsk-Brzeźno,  
ul. Gdańska 29 tel./fax 58 342 89 37  
58 342 26 18  
e-mail: [biuro@misiuro.pl](mailto:biuro@misiuro.pl)

Numer zamknięto 19 grudnia 2016 r.

Zdjęcia na okładce:

Tygodnik „Płomyk” dla dzieci i młodzieży z 04 lutego 1935 r.

W tym wydaniu Biuletynu zachęcamy do zapoznania się z treścią stałego cyklu artykułów „Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków”, gdzie znajdziecie Państwo informacje z zakresu działań Sekcji w sprawie proponowanych zmian w Ustawie o pracy na morzu, o ratyfikacji poprawek do Konwencji o Pracy na Morzu, o zaangażowaniu Sekcji w sprawie poprawy sytuacji w kwestii możliwości odbywania praktyk morskich dla studentów / uczniów szkół morskich, między innymi poprzez zaangażowanie środków z UE.

Polecamy również ciekawy wywiad z Inspektorem ITF Adamem Mazurkiewiczem, który podzieli się z Wami swoim 13. letnim doświadczeniem pełnienia funkcji Inspektora ITF.

Kolejny raz zamieszczamy wykaz wszystkich Inspektorów ITF na całym świecie wraz z danymi kontaktowym. Polecamy również zainstalowanie aplikacji mobilnej ze strony [www.itf.global.org](http://www.itf.global.org) pozwalającej szybko odnaleźć w razie kłopotów na burcie najbliższy Inspektorat ITF.

W dziale „Z działalności Europejskiej Federacji Transportowców” przeczytamy o kampanii ETF na rzecz ochrony miejsc pracy dla europejskich marynarzy.

Ponadto znajdziecie w tym wydaniu Biuletynu cenne porady dla marynarzy, między innymi dotyczących sposobu rozliczania się z fiskusem, o ogólnej interpretacji MF dotyczącej ulgi abolicyjnej oraz o możliwości zwolnienia marynarzy z opłaty dodatkowej przy dobrowolnym ubezpieczeniu w NFZ.

Polecamy również uwadze cykl z działalności Europejskiej Federacji Transportowców ETF i wiele innych bardzo ciekawych artykułów.

Standardowo zachęcamy do rozwiązywania krzyżówki.

Rozwiązanie prosimy nadsyłać do końca lutego 2017 r. Za prawidłowe odgadnięcie hasła krzyżówki, wyślemy nagrody.

Mamy również prośbę, aby zabierać nasze Biuletyny na statki i przysyłać do nas zdjęcia z naszym Biuletynem w rękę, z różnych zakątków świata na adres e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl). Chcielibyśmy utworzyć galerię zdjęć. Każde przesłane do nas zdjęcia oczywiście nagrodzimy.

Zapraszamy do lektury w zimowym klimacie mijającego roku

Redakcja Biuletynu Morskiego

## WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast zwykłej wysyłki pocztą tradycyjną. Przypominamy, że Biuletyn Morski wydawany jest kwartalnie i zawsze można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej [www.solidarnosc.nms.org.pl](http://www.solidarnosc.nms.org.pl) Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą mailową prosimy wysłać na adres: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

# Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

## Pierwsze posiedzenie Zespołu roboczego ds. zmiany Ustawy o pracy na morzu.

W rezultacie decyzji Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa dnia 19 lipca 2016 roku odbyło się pierwsze posiedzenie Zespołu roboczego ds. zmiany Ustawy o pracy na morzu.

W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele: Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”: Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady Sekcji i Paweł Kowalski – członek Prezydium Rady Sekcji, OZZOiM, FZZMiR, przedstawiciele strony rządowej, Związku Armatorów Polskich oraz innych organizacji i przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską.

Przedstawiciel strony rządowej Pani M. Niemiec – Butryn, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej MG MiŻŚ wskazała, że mamy do omówienia trzy kwestie – środki pomocowe dla armatorów statków pod polską banderą, wdrożenie zmian do Konwencji MLC przyjętych w 2014 r. oraz dokonanie korekt obowiązującej obecnie ustawy. Obecnie trwają przygotowania do zatwierdzenia przez Radę UE dyrektywy dotyczącej pracy w rybołówstwie, wdrażającej do prawa UE Konwencję ILO 188 dot. pracy w rybołówstwie.

Po jej przyjęciu zajdzie potrzeba wprowadzenia zmian w tym zakresie w polskich przepisach.

Przedstawiciel Związku Armatorów Polskich wskazał, że armatorzy nie chcą po prostu pogorszenia sytuacji obecnej – tzn. w stosunku do obciążeń jakie mają obecnie pod obcymi banderami.

Przedstawiciele marynarzy powtórzyli wcześniej zgłaszane postulaty dotyczące obsady załogowej, ubezpieczeń społecznych i podatków marynarzy oraz konieczności archiwizacji dokumentacji pracowniczej przez biura pośrednictwa pracy.

Przedstawiciel Ministerstwa Finansów odnosząc się do tego, że armatorzy stawiają warunek niepogorszenia sytuacji w stosunku do obcych bander, poprosił stronę pracodawców o przedstawienie wyliczeń dotyczących obecnych obciążeń ponoszonych pod obcymi banderami oraz porównania z kosztami, jakie musiałyby być ponoszone pływając obecnie pod polską banderą. To będzie punktem wyjścia dla dalszych prac.

W rezultacie dyskusji ustalono, że członkowie zespołu prześlą propozycje zmian ustawy, strona pracodawców przedstawi ww. analizę obciążeń (wyliczenia dotyczące obecnych obciążeń oraz porównanie z kosztami, jakie musiałyby być ponoszone pływając obecnie pod polską banderą). Strona rządowa przedstawi projekt zmian wynikających z przyjętych poprawek przez MOP Konwencji MLC z 2006 r..

## Projekt ustawy o ratyfikacji poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu.

Poprawki do Konwencji MLC 2006.

Wymagania wobec armatorów:

- lepsze uregulowania w sytuacji porzucenia marynarza
- zabezpieczenia finansowe na rekompensatę rozszczeń z tytułu śmierci lub niezdolności do pracy marynarza



Konwencja o Pracy na Morzu, 2006

### KONSTYTUCJA MARYNARZY

Przewodnik ITF dla marynarzy  
po Konwencji MOP o Pracy na Morzu, 2006



Dnia 21 września 2016 trzy Komisje Sejmowe: Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Polityki Społecznej i Rodziny oraz Spraw Zagranicznych przeprowadziły pierwsze czytanie i rozpatrzyły rządowy projekt ustawy o ratyfikacji poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu, przyjętej dnia 23 lutego 2006 r. w Genewie, zatwierdzonych w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy (druk nr 805).

W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”: Przewodniczący Rady – Andrzej Kościk i Członek Prezydium Rady – Paweł Kowalski.

Uzasadnienie projektu przedstawił sekretarz stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej – Stanisław Szwed.

Projekt dotyczy zgody na ratyfikację poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu, dotyczących odpowiedzialności armatorów w zakresie Konwencji oraz mających na celu lepsze uregulowanie sytuacji, która może nastąpić w przypadku porzucenia marynarza. Komisje przyjęły sprawozdanie w brzmieniu przedłożenia. Sprawozdawca – poseł Janusz Śniadek (PiS). Sekretarz stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Stanisław Szwed przedstawił w imieniu rządu projekt ustawy o ratyfikacji Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu, przyjętej dnia 23 lutego 2006 r. w Genewie, zatwierdzonych w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Rząd był reprezentowany przez resorty: spraw zagranicznych, rodziny, pracy i polityki społecznej oraz gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W uzasadnieniu Minister Stanisław Szwed powiedział m. innymi: „...Wnoszę o pozytywne rozpatrzenie projektu ustawy. Konwencja jest jednym z najważniejszych aktów prawnych Międzynarodowej Organizacji Pracy. Wprowadziła bowiem ujednoczony standard pracy na morzu, co jest pierwszym krokiem do godnej pracy marynarzy. Konwencja o pracy na morzu została ratyfikowana przez Polskę 3 maja 2012 r. i weszła w życie 20 sierpnia 2013 r. Liczba ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu stale rośnie. Tylko w tym roku dokonano kolejnych 11 ratyfikacji. W sumie Konwencję ratyfikowało już 79 państw. Zakresem konwencji objęte jest aż 91% światowego tonażu floty. Co istotne, stronami Konwencji są też państwa tzw. tanich bander. Konwencja o pracy na morzu jest umową nowoczesną i przewiduje uproszczone procedury w części zwanej Kodeksem. Do poprawek zatwierdzonych przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r. zastosowano właśnie tę procedurę. Zgodnie z art. XV Konwencji o pracy na morzu poprawki wchodzi w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu – w tym wypadku był to 18 lipca 2016 r. – sprzeciwu nie zgłosi więcej niż 40% Państw – Stron Konwencji, wg stanu na dzień 11 czerwca 2014 r., posiadających nie mniej niż 40% światowego tonażu floty. Z uwagi na fakt, że żadne z państw uprawnionych nie zgłosiło dyrektorowi generalnemu sprzeciwu, poprawki z 2014 r. wejdą w życie 18 stycznia 2017 r. Poprawki odnoszą się do Kodeksu wdrażającego tzw. Prawidło 2.5 – Repatriacja i Prawidło 4.2. – Odpowiedzialność armatorów w zakresie Konwencji o pracy na morzu oraz załączników. Poprawki do normy i wytycznych do Prawidła 2.5 mają na celu lepsze uregulowanie sytuacji, która może nastąpić w przypadku porzucenia marynarza. Z kolei poprawka do Kodeksu w części wdrażającej Prawidło 4.2 rozszerza wymagania zawarte w Normie A4.2 ust. 1 pkt b wobec armatorów w zakresie zabezpieczenia finansowego mającego na celu rekompensatę roszczeń w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności w wyniku wypadku przy pracy, choroby zawodowej lub zagrożenia życia. W związku z wejściem w życie poprawek z 2014 r. konieczna jest zmiana prawa krajowego. Implementacja

poprawek nastąpi poprzez zmianę ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu. Właściwym resortem jest tu resort gospodarki morskiej. Skutkiem wprowadzonych poprawek jest stworzenie w polskim porządku prawnym skutecznego systemu zabezpieczenia finansowego, repatriacji porzuconych marynarzy oraz rekompensaty roszczeń wynikających z umowy o pracę. W konsekwencji powstaną dodatkowe zobowiązania dla armatorów.

Powyższe poprawki kwalifikują się do kategorii umów międzynarodowych, dotyczących spraw uregulowanych w ustawie, dla których Konstytucja RP wymaga ustaleń. Poprawki powinny zostać ratyfikowane w trybie przewidzianym w art. 89 ust. 1 punkt 5 Konstytucji RP, czyli za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

Projekt wniosku o ratyfikację został skonsultowany z partnerami społecznymi. Organizacje pracodawców nie wypowiedziały się w tej kwestii. Jedynie przedstawiciele marynarzy poparli ten wniosek. W imieniu rządu wnoszę o ratyfikowanie poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu i zwracam się do Komisji o przyjęcie przedłożenia bez poprawek.”

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościć przypomniał, że inicjatorem zmian do Konwencji była strona marynarzy (ETF) i armatorów na poziomie europejskim. Poinformował, że inicjatywa marynarzy wynikała z analizy praktyki np. porzuceń marynarzy przez nieuczciwych armatorów... „Wielokrotnie pomagałem takim osobom – w tym marynarzom rosyjskim i ukraińskim – w polskich portach. Ta poprawka jest więc ze wszech miar dobra i właściwa...”

W dalszej części swojego wystąpienia Andrzej Kościć zaznaczył, że strona marynarzy postulowała aby w Ustawie o pracy na morzu wprowadzić rozwiązania, które wybiegają w przyszłość i będą za chwilę wymagane przez polskie prawo.

„...Źle się stało, że tych poprawek nie wprowadzono wcześniej, bo teraz trzeba pracować nad tymi zmianami i to jest proces długotrwały, uciążliwy i kosztowny. Najważniejsze, że te poprawki w ogóle wchodzi w życie, ale opóźnienia są znaczne. Proszę zwrócić uwagę, że Konwencja została przyjęta w 2006 r. Polska ją ratyfikowała w 2012 r. Poprawki do Konwencji weszły w 2014 r., a Polska wprowadza je dopiero teraz. Nic nie stało na przeszkodzie, by wcześniej uwzględnić je w polskim prawodawstwie...”

W dalszej części swojej wypowiedzi Andrzej Kościć zwrócił uwagę, powołując się na raport strony rządowej, że 35 tysięcy marynarzy jest zatrudnionych u obcych armatorów, a jedynie kilkuset pracuje pod polską banderą. Nasze ustawodawstwo powinno uwzględnić w/w sytuację w zakresie ubezpieczeń społecznych oraz podatków. W sprawie regulacji podatkowych od polskich marynarzy w stosunku do innych krajów europejskich jesteśmy opóźnieni. Nie stosujemy żadnych rozwiązań, które uwzględniają pracę marynarza.

Na zakończenie stwierdził, że rozwiązania przyjęte w ustawie o pracy na morzu dotyczą niewielkiej garstki polskich marynarzy. Jeżeli to ustawodawstwo ma zachęcić rodzimych marynarzy i armatorów do powrotu do polskiej bandery, to muszą być przyjęte odpowiednie i precyzyjne rozwiązania.

Podsumowując swoją wypowiedź Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” podkreślił: „...Rynek został rozregulowany. Przypomnijmy sobie, że na początku lat 90-tych polscy armatorzy zostali zmuszeni do przeniesienia swojej własności i do przeflagowania statków. Proces odwrotny jest niezmiernie trudny i kosztowny. Pokazuje to nam doświadczenie Europy. Czeka nas w związku z tym naprawianie tego, co zostało popsute.”

### Morska Służba Asysty Telemedycznej - świadczenie pomocy dla załóg statków.

**Dnia 5 października 2016 r. obradowała Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, która rozpatrzyła między innymi informację na temat funkcjonowania i finansowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej, w ramach której lekarze świadczą pomoc dla polskich załóg statków.**

W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”: Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady Sekcji oraz Paweł Kowalski – członek Prezydium Rady Sekcji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Paweł Brzezicki poinformował o podstawie prawnej, funkcjonowaniu oraz zadaniach Morskiej Służby Asysty Telemedycznej (TMAS). Zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie morskim i na podstawie umowy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej TMAS pełni Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej (UCMMiT) w Gdyni. Finansowanie TMAS odbywa się na podstawie umowy między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i UCMMiT zawieranej na 12 miesięcy.

Do zadań TMAS należy m. innymi:

- Udzielanie porad medycznych drogą radiową członkom załóg o polskiej narodowości na statkach na wodach całego świata, członkom załóg na statkach znajdujących się w polskiej strefie odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo oraz personelowi Służby SAR;
- Wspomaganie radą kapitana lub członka załogi statku w zakresie diagnozy, metod postępowania oraz zabezpieczenia medycznego chorych i rannych na pokładzie statku, w celu udzielenia fachowej pomocy medycznej choremu (tzw. MEDICO);
- Wspomaganie radą kapitana co do decyzji dotyczącej zmiany planu podróży lub zmiany portu docelowego (tzw. DIVERSION);

- Udzielanie porad co do decyzji o przeprowadzeniu ewakuacji medycznej (tzw. MEDEVAC);
- Udzielanie wsparcia merytorycznego Morskiemu Ratownicemu Centrum Koordynacyjnemu (MRCK) Służby SAR w podejmowaniu właściwych decyzji co do planowania, podejmowania i prowadzenia akcji ratowniczych w zakresie stanu chorego;
- Współdziałanie ze służbami TMAS innych państw w zakresie wymiany informacji o stanie zdrowia chorych i rannych.



Dyrektor Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej – Anna Klewenhagen zwróciła uwagę na konieczność zwiększenia środków finansowych na realizację zadań TMAS.

Pani Dyrektor powiedziała m. innymi, że : „... Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni, z całą pewnością jest ikoną Gdyni i jest tym szpitalem, który od zawsze służył ludziom morza, służy i będzie służyć będzie. Od połowy 2012 r. wszyscy nasi pracownicy są dumni z tego, że szpital, jako jedyny w Polsce, został wybrany przez Ministerstwo do pełnienia tak ważnej służby, czyli tej morskiej teleasysty medycznej...”

W rzeczywistości, od połowy 2012 r. szpital nieprzerwanie – 24 godziny na dobę, 365 dni w roku – pełni taką służbę. Wcześniej, czyli do połowy 2012 r., taką służbę pełniło Radio Vitava lub też Medical Radio...”

Przedstawiciele KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” podkreślili m. innymi potrzebę utrzymania na należytych poziomie Morskiej Służby Asysty Telemedycznej. Pomoc medyczna jest udzielana polskim i zagranicznym marynarzom.

Opracowano na podstawie inf. [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl)

### Wspólna propozycja przedstawicieli marynarzy, Związku Armatorów Polskich i Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

**Dochody marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należą-**

**cego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich powinny być wolne od podatku dochodowego.**

Dnia 13.10.2016 r. w Urzędzie Morskim w Gdyni odbyło się kolejne posiedzenie Zespołu Roboczego ds. zmiany Ustawy o pracy na morzu.

Stronę marynarzy reprezentowali przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”- Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady, Paweł Kowalski i Kazimierz Sikora – członkowie Prezydium Rady, przedstawiciele Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów Marynarzy oraz Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

W posiedzeniu uczestniczyła Przewodnicząca Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ) Pani Dorota Arciszewska-Mielewczyk oraz przedstawiciele: MGMTiŻŚ, Ministerstwa Finansów, Związku Armatorów Polskich, Urzędów Morskich oraz innych organizacji/przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

Pani M. Niemiec – Butryn (MGMiŻŚ) poinformowała, że zespół w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (KPRM) pod przewodnictwem pana ministra H. Kowalczyka nadal pracuje nad zmianami polskiego systemu podatków i ubezpieczeń społecznych.

A. Kościk (Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”) wskazał, że dla prac Zespołu jest kluczowe zobowiązanie strony rządowej, że warunki dla armatorów nie będą gorsze niż obecnie pod obcymi banderami. Tak naprawdę ta kwestia jest kluczowa dla stron – zarówno pracowników, jak i pracodawców. Tylko to może być punktem wyjścia dla dalszej dyskusji, bo od tego będzie zależeć brzmienie wielu artykułów, które przecież rodzą koszty dla armatorów.

Stanowisko strony pracowniczej zostało poparte przez Pana Janusza Nahajowskiego przedstawiciela Związku Armatorów Polskich.

Pani Dorota Arciszewska - Mielewczyk (KGMiŻŚ) wskazała między innymi, że pilnie należy uregulować kwestie podatków i ubezpieczeń społecznych wszystkich marynarzy, a nie jedynie 400 pracujących pod polską banderą. W większości bowiem pracują oni pod obcymi banderami i jest to realny problem społeczny, który wymaga natychmiastowego rozwiązania. Obecnie ci marynarze są nękani przez organy skarbowe, a zarabiają na nich jedynie prywatne firmy trudniące się „optymalizacją podatkową”, a nie państwo polskie.

W trakcie dyskusji strony zaakceptowały propozycję zmiany Ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych w ten sposób, żeby dochody marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego uzyskane z tytułu pracy na statkach morskich były wolne od podatku dochodowego. Przedstawiciele MGMTiŻŚ zastrzegli, że propozycja zmiany wymaga zatwierdzenia na szczeblu politycznym.

Strona marynarzy zaproponowała ponadto 3 warianty rozwiązania kwestii ubezpieczeń społecznych dla marynarzy. Ministerstwo Finansów otrzymało wyliczenia przygotowane przez Związek Armatorów Polskich dot. obecnych i przyszłych kosztów w przypadku uprawiania żeglugi pod polską banderą. Przedstawicielka Ministerstwa Finansów podkreśliła, że zanim MF będzie mogło przedstawić swoje stanowisko i ustosunkować się do przedstawionych wyliczeń, musi poznać wyniki prac zespołu KPRM pod przewodnictwem ministra H. Kowalczyka. Zdaniem MF nie sposób analizować rozwiązań szczegółowych w oderwaniu od oczekiwanych propozycji systemowych. Ewentualne propozycje rozwiązań dla marynarzy muszą być zgodne z określonym systemem podatkowo-ubezpieczeniowym, nad którym trwają jeszcze prace. Poinformowała, że nie można ustosunkować się w tej chwili do propozycji, bowiem zostaną one przedstawione Kierownictwu MF.

W sprawie podatków, składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne przedstawicielka MGMTiŻŚ podkreśliła, że dla budżetu państwa jest bardzo istotna kwestia zysków, gdyż Wytyczne UE wskazują, że suma zysków dla armatorów z tytułu środków pomocowych nie może być wyższa niż wysokość dochodów państwa z tego tytułu.

W dalszej części posiedzenia strona marynarzy podniosła sprawę warunków pracy rybaków. Kwestia ta dotyczy dyrektywy o pracy w rybołówstwie.

Andrzej Kościk poinformował zebranych o wniosku Komisji Europejskiej w sprawie Dyrektywy Rady wdrażającej Umowę zawartą między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Transportowców (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa (EUROPECHE) z dnia 21 maja 2012 r., zmienioną w dniu 8 maja 2013 r., w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. Mając to na uwadze strona pracowników ponowiła wniosek o powołanie grupy roboczej ds. prac nad ustawą o pracy na statkach rybackich. Strona marynarzy wnioskuje o ratyfikację przez Polskę Konwencji MOP Nr188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa. W tej sytuacji sposób procedowania dot. warunków pracy rybaków powinien zostać rozstrzygnięty przez Zespół Trójstronny.

Pani M. Niemiec – Butryn (MGMiŻŚ) zgodziła się ze stanowiskiem w sprawie opracowania ustawy o pracy na statkach rybackich. Podkreśliła konieczność podjęcia decyzji politycznej na poziomie Zespołu Trójstronnego.

W dalszej części posiedzenia strony zapoznały się z propozycjami rozwiązania spraw dotyczących finansowania praktyk morskich studentów Akademii Morskich.

W końcowej części spotkania strona marynarzy i armatorów powtórzyła postulat, aby MF przedstawiło wyliczenia w zakresie tego, w jakim wymiarze zostaną obniżone koszty armatorów, w stosunku do obecnych obciążeń przewidzianych pod polską banderą.

J. Nahajowski (ZAP) przypomniał, że strona pracodawców i pracowników omawiała już rozwiązania szczegółowe wiele razy. Podkreślił, że aby dyskutować o kwestiach szczegółowych dot. np. wynagrodzenia marynarzy najpierw trzeba poznać stanowisko dot. środków pomocowych ponieważ armatorzy nie wiedzą jakie będą koszty armatora. Strona marynarzy i armatorów oczekuje na piśmienne stanowisko strony rządowej w sprawie wspólnego strony społecznej z dnia 7.09.2016 r.

Podsumowując M. Niemiec – Butryn (MGMiŻS) wskazała, że w związku z powyższym, a także apelem strony związkowej w zakresie konieczności pilnego wdrożenia poprawek z 2014 r. do Konwencji MLC oraz nowej dyrektywy o marynarzach, wyrażonym podczas prac parlamentarnych nad ratyfikacją poprawek, MGMTiŻS nie czekając na stanowisko MF w zakresie podatków i ubezpieczeń społecznych będzie procedować nowelizację ustawy o pracy na morzu w tym zakresie.

Rozwiązanie takie zostało poparte przez członków zespołu.

## Marynarze wzmocnieni w dochodzeniu wypłat.



**Prezydent Andrzej Duda podpisał ustawę ratyfikującą poprawki do Konwencji o pracy na morzu. Przewidują one zabezpieczenia finansowe dla marynarzy „porzucanych” przez armatora oraz rozszerzają wymagania wobec armatorów w przypadku marynarskich roszczeń.**

Konwencja o pracy na morzu (MLC) obejmuje szerokie spektrum międzynarodowego transportu morskiego, regulując kwestie wzajemnych uprawnień i obowiązków armatorów i marynarzy. Jej stronami są 74 państwa reprezentujące 91 proc. światowego tonażu floty.

Poprzedni rząd w lipcu 2014 r. przyjął założenia do projektu ustawy o pracy na statkach morskich, wprowadzające do polskiego prawa międzynarodowe standardy dotyczące warunków pracy i życia marynarzy. Przepisy wprowadzały do polskiego prawa Konwencję o pracy na morzu (MLC), którą Polska ratyfikowała 3 maja 2012 r. i która zaczęła obowiązywać od 20 sierpnia 2013 r. Konwencja MLC wprowadza minimalne, międzynarodowo ujednolicone standardy pracy i życia marynarzy na statkach morskich, zapewniające ochronę warunków pracy i przestrzeganie praw człowieka i obywatela, czyli ma na celu lepsze ure-

gulowanie sytuacji, która może nastąpić np. w przypadku porzucenia marynarza przez armatora.

W związku z wejściem w życie poprawek z 2014 r. konieczna będzie zmiana prawa krajowego. Ich implementacja (wdrożenie) nastąpi poprzez zmianę ustawy o pracy na morzu.

Ustawa przewiduje obowiązek posiadania przez armatorów ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego roszczeń marynarzy na wypadek ich porzucenia przez armatora oraz w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności powstałej w wyniku wypadku przy pracy lub choroby zawodowej.

– Nowe wymogi dotyczące zabezpieczenia finansowego armatora (np. gwarantowanie wypłaty marynarzowi zaległych wynagrodzeń) będą wymagały, w przypadku dużych armatorów, tworzenia rezerw na wysokim poziomie, co może wymagać dodatkowej reasekuracji. W opinii Polskiej Izby Ubezpieczeń, wprowadzenie do ubezpieczenia obowiązkowego ryzyk przewidzianych w poprawkach do MLC powinno odbywać się w zgodzie ze standardami międzynarodowymi stosowanymi w branży morskiej. Dokładne określenie skutków finansowych wejścia w życie omawianych poprawek możliwe będzie po wypracowaniu, w konsultacji ze związkami zawodowymi i armatorami, rozwiązań krajowych – napisano w komunikacie prezydenckiej Kancelarii.

Ponadto poprawki nakładają obowiązek przewożenia na statku w miejscu widocznym dla marynarzy, dokumentów poświadczających posiadanie przez armatora takiego zabezpieczenia finansowego i określa wymagania dla dokumentów.

Poprawki do konwencji MLC mają wejść w życie 18 stycznia 2017 r.

Zgodnie z ustawą, państwo, pod banderą którego pływa dany statek, zapewni, aby miał on szybki i skuteczny system zabezpieczenia finansowego, który ma pomóc marynarzom na wypadek ich porzucenia. Pomoc ze strony systemu zabezpieczenia finansowego ma pokryć zaległe płace i inne świadczenia należne marynarzowi od armatora, zgodnie z umową o pracę, odpowiednim układem zbiorowym pracy lub ustawodawstwem krajowym państwa, którego banderę statek podnosi. I tu jest problem tzw. tanczy bander.

Nadal nie ma też systemowych rozwiązań i pakietu zmian, które zachęcą do powrotu statków rodzimych armatorów pod polską banderę.

*Źródło: strona internetowa Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „S”*

## Ważne informacje w sprawie praktyk studenckich

**W dniu 15 września 2016 r. w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻS)**

## ↳ odbyło się pierwsze spotkanie grupy roboczej ds. praktyk studenckich.

Grupa robocza została powołana przez MG MiŻS Pana Marka Gróbarczyka na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w dniu 15 czerwca 2016 r. Zadaniem grupy miało być omówienie możliwości dofinansowania do praktyk studenckich w tym również z wykorzystaniem środków UE. Przewodniczącym zespołu, powołanym przez Ministra, został Pan Janusz Karp – Dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej.

W posiedzeniu zespołu uczestniczyli przedstawiciele: Akademii Morskich z Gdyni i ze Szczecina, Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM) oraz związków zawodowych marynarzy: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, OZZOiM i FZZMiR.

W trakcie dyskusji uczestnicy omówili aktualną sytuację dot. realizacji praktyk oraz zasady ich odbywania.

Przedstawiciele Akademii Morskich w Gdyni i Szczecinie zaprezentowali jak wygląda przebieg praktyk zawodowych w ramach programu kształcenia na uczelni. Przedstawiciele obu uczelni wskazali pewne problemy w realizacji praktyki (12 miesięcy nadzorowanej praktyki) w okresie 7 lat od rozpoczęcia studiów, do czego obliguje ich certyfikat uznania w zakresie spełniania wymagań Konwencji STCW. Zaznaczyli, że zdarzają się przypadki kiedy absolwentom brakuje kilkunastu lub kilkudziesięciu dni do ukończenia praktyki nadzorowanej (w wymiarze 12 miesięcy). To powoduje konieczność odbywania praktyki pływania (nie nadzorowanej) w wymiarze 36 miesięcy – wymagane Konwencją STCW.

Przedstawiciel PŻM poinformował zebranych o znacznych kosztach jakie ciąży na PŻM w związku z odbywanymi praktykami oraz wskazał na konieczność refundacji części kosztów praktyk. PŻM podkreślił, że największe koszty generują podmiany załogi w różnych częściach świata. Ponadto zaznaczył, że praktykanci traktowani są jako dodatkowa załoga. Wykonują również pracę, ale nie są niezbędni (nie stanowią minimalnej załogi na statku) do funkcjonowania i pracy statków. W trakcie dyskusji wymieniono informacje na temat systemów finansowania praktyk studenckich w innych krajach. Podniesiono temat kosztu wyszkolenia jednego marynarza na uczelni wyższej. Nikt z obecnych na spotkaniu nie posiadał takich danych i nie można było jednoznacznie określić całkowitego kosztu. W związku z powyższym ustalono, że uczelnie przygotowują wyliczenie określające koszty wyszkolenia jednego marynarza.

Poruszono również możliwość pozyskiwania środków na refundację kosztów praktyk z funduszy rynku pracy oraz funduszy ze środków UE na praktyki morskie.

Przedstawiciele związków zawodowych wskazali na konieczność nowelizacji rozporządzenia z dnia 19 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenie i kwalifikacji członków załóg statków morskich ze względu na problemy dotyczące uzyskiwania kwalifikacji zawodowych przez mechaników na statkach rybackich. Zbyt wysokie wymagania co

do praktyki pływania (ograniczenie do statków o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej) znacznie ogranicza możliwość uzyskiwania takich kwalifikacji. Oznacza to, że w przypadku kiedy dyplomy są terminowe w krótkim czasie może dojść do sytuacji kiedy zabraknie mechaników na statkach rybackich. Przedstawiciel MG MiŻS po wyjaśnieniach w tym zakresie zobligował się do przeanalizowania uwagi i podjęcia odpowiednich działań w celu zmiany przepisów.

## O odbudowie polskiej bandery i o stworzeniu warunków polskim marynarzom.

*„... aby mogli wreszcie godnie pracować i być traktowani sprawiedliwie przez wszelkie instytucje państwowe...”*

**Dnia 20 października 2016 Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS), przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła i zaopiniowała dla Komisji Finansów Publicznych rządowy projekt ustawy budżetowej na rok 2017 w zakresie części budżetowej: gospodarka morska, rybołówstwo, żegluga śródlądowa, rezerwy celowe, programów wieloletnich w układzie zadaniowym, wojewodów ogółem, w zakresie rybołówstwa i rybactwa.**

Podczas obrad Komisji Sejmowej w dyskusji w sprawie finansowania praktyk morskich zabrał głos m.in. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” – Andrzej Kościak, cyt.:

*„ ... Chcieliśmy zabrać głos w sprawie dotyczącej naszego środowiska, w szczególności jeśli chodzi o praktyki morskie. Zdaję sobie sprawę, że to temat delikatny. Po raz pierwszy otrzymuję materiały – dziękuję za to pani przewodniczącej, że mogłem zapoznać się ze szczegółami budżetu naszego resortu. Po zapoznaniu się z kwotami – 137 000 tys. zł dla akademii morskich, 483 000 tys. zł dla urzędów morskich – mam świadomość, że dwie akademie morskie co roku wypuszczają kilkuset przyszłych oficerów, którzy zasilają floty zagraniczne, nie polskie. Stoimy przed pytaniem, skąd wziąć pieniądze na praktyki studentów. Wszyscy wiedzą, że jest powołany przez ministra zespół roboczy do spraw kadetów, za co bardzo dziękuję. On rozpatruje te sprawy szczegółowo. Nie chcę mówić na temat skali, bo się na tym nie znam. Jeśli szkoły morskie w swoich programach nauczania mówią o praktykach morskich, jeśli program zatwierdzony jest przez odpowiednie ministerstwo i wynika to z przepisów międzynarodowych, to powinny być zapewnione środki na szkolenie przyszłych polskich oficerów. Niezależnie od tego, czy pracują we flocie zagranicznej, czy w polskiej. Trzeba zapytać, czy w bilansie płatniczym, w budżecie, uwzględniona jest kwota, którą polscy marynarze w liczbie 35-40 tys. przywożą do Polski. Z pobieżnych, niedokładnych analiz wynika, że jest to co najmniej 2 mld zł rocznie. Są to sumy, którego winny nas*



*prować do jakichś wniosków. Dlaczego nie mamy środków na szkolenie oficerów? Dziękuję.”*

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS) cytat:

*„Dziękuję, panie przewodniczący. Nawiązując do pana wypowiedzi chciałabym dodać, że to wkomponowuje się w prace zespołu roboczego w zakresie pracy marynarzy na morzu. Musimy pamiętać, że 35 tys. marynarzy pływa w ramach kontraktów. Jeśli mówimy o odbudowie wizerunku, odbudowie polskiej bandery i stworzeniu warunków polskim marynarzom, aby mogli wreszcie godnie pracować i być traktowani sprawiedliwie przez wszelkie instytucje państwowe, które mają naliczać podatki, a Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ma przekazywać pieniądze na praktyki, czas najwyższy, aby zaczęło ono współpracować z Ministerstwem Finansów. Nigdy tych sum w budżecie nie zobaczymy, jeśli Ministerstwo Finansów nie stanie do rozmowy z państwem uzbrojone w argumenty, przed którymi często się bronilo. Ostatnio uczestniczyłam w pracach zespołu i prosiłam – mam nadzieję, że będzie to wzięte pod uwagę – aby Ministerstwo Finansów nauczyło się, jak funkcjonuje polski marynarz w świecie. Musi odrobić lekcje w tym zakresie.”*

*To, o czym powiedział pan Kościk, będzie na pewno pomocne w zdaniu sobie sprawy, jak ważnym elementem gospodarki są polscy marynarze. To są naczynia połączone. Nie możemy w oderwaniu rozpatrywać pozycji budżetowych, nie biorąc pod uwagę danych, o których mówi pan przewodniczący. Ministerstwo Finansów będzie nam potrzebne, aby to potwierdzić, albo zebrać informacje. Nie można wylewać dziecka z kąpielą, aby to nie obróciło się przeciwko marynarzom. To jest grupa zawodowa, która zawsze radziła sobie sama. Wiem, że trudno będzie pani dyrektor, czy panu ministrowi, odpowiedzieć na to pytanie, ale wypowiedź pana przewodniczącego jest bardzo ważna. Posiedzenie jest nagrywane. Proszę, aby Ministerstwo Finansów sięgnęło do tego stenogramu i wzięło do serca nasze prośby, jeśli chodzi o godne i sprawiedliwe traktowanie marynarzy polskich w rozwiązaniach skarbowych, szkoleniowych i wszelkiego rodzaju, w gospodarce morskiej. Bardzo proszę, panie ministrze...”*

Sekretarz stanu w MG MiŻS Jerzy Materna:

*„Dziękuję. Może wypowie się pan inspektor Przemysław Kęczkowski.”*

Inspektor w Departamencie Edukacji Morskiej MG MiŻS Przemysław Kęczkowski:

*„Jestem przedstawicielem Departamentu Edukacji Morskiej. Pan przewodniczący wspominał, że ten temat od dłuższego czasu jest poruszany, lecz z Ministerstwa Edukacji Narodowej dostajemy stałą kwotę, która była rewaloryzowana. Mimo, iż ma ona taką wartość, to przyrostu z roku na rok nie było większego. Akademie nie bardzo mają środki na realizowanie praktyk. Odbyły się spotkania z nowo wybranymi rektorami. Prowadzimy działania na rzecz zwiększenia puli środków, które byłyby przyznane akademiom. Odnotowaliśmy tendencję, że środki na jednego marynarza,*

*kształconego na naszych uczelniach, w stosunku do innych uczelni zmalały. Tak jak powiedziałem, obecnie próbujemy wypracować stanowisko, które przekonałoby Ministerstwo Finansów do zwiększenia środków przeznaczonych dla naszych akademii. Dziękuję.”*

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS): *„Mam prośbę do pana inspektora, aby zebrał pan argumenty i przekonywał wraz z nami Ministerstwo Finansów. Jeśli nie przedstawią państwo konkretnych cyfr, propozycji rozwiązań, które od lat nie są brane pod uwagę, to niczego nie osiągniemy. Informacje muszą być zebrane „do kupy” – przepraszam – i Ministerstwo Finansów powinno opracować plan, aby zadość uczynić uczelniom i ku chwale ojczyzny szkolić naszych oficerów i marynarzy.”*

Pełny tekst wypowiedzi uczestników posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej znajduje się na stronie:

<http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/biuletyny.xsp>

W posiedzeniu udział wzięli: Jerzy Materna sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, przedstawiciele: MF, NIK, związków zawodowych marynarzy. Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków reprezentowali: Andrzej Kościk przewodniczący Rady, Paweł Kowalski członek prezydium Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” i przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” w Polskiej Żegludzie Morskiej.

## **Kontrolowanie warunków życia i pracy marynarzy na statku podnoszącym polską banderę. Pismo Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów ITF**



**Nawiązujemy do pisma Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej znak DTM.V1071.2.2016IS z dnia 12 lutego 2016 roku w sprawie możliwości kontrolowania warunków pracy i życia na statku podnoszącym polską banderę.**

W żadnym przypadku nie poddajemy w wątpliwość uprawnień Dyrektora Urzędu Morskiego, czy Państwowej Inspekcji Pracy do kontrolowania warunków i życia marynarzy na statku.

Chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę, że odpowiedź Pana Ministra przywołująca ustawę o pracy na morzu i ustawę o PIP zupełnie pomija równoważne i równe akty prawne.

Związek zawodowy działając w oparciu o ustawę o związkach zawodowych, właśnie w niej upatruje podstaw

do swojej działalności i na jej podstawie będzie domagał się realizacji swoich uprawnień.

Właśnie w ustawie o związkach zawodowych znajdujemy właściwe dla diskutowanej sytuacji postanowienia. Poczynając od art. 6, w którym czytamy:

„Związki zawodowe współuczestniczą w tworzeniu korzystnych warunków pracy, bytu i wypoczynku”

poprzez art. 8:

„Na zasadach przewidzianych w niniejszej ustawie oraz w ustawach odrębnych związki zawodowe kontrolują przestrzeganie przepisów dotyczących interesów pracowników, emerytów, rencistów, bezrobotnych i ich rodzin”.

a także art. 23:

„1. Związki zawodowe sprawują kontrolę nad przestrzeganiem prawa pracy oraz uczestniczą na zasadach określonych odrębnymi przepisami w nadzorze nad przestrzeganiem przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Jeżeli w sprawach, o których mowa w ust. 1, zdaniem związku zawodowego postępowanie organu administracji państwowej i samorządu terytorialnego lub pracodawcy jest niezgodne z prawem, lub narusza zasady sprawiedliwości, związek może wystąpić do właściwego organu z żądaniem spowodowania usunięcia we właściwym trybie stwierdzonej nieprawidłowości”.

i dalej art. 28:

„Pracodawca jest obowiązany udzielić na żądanie związku zawodowego informacji niezbędnych do prowadzenia działalności związkowej, w szczególności informacji dotyczących warunków pracy i zasad wynagradzania.”

oraz art. 29

„W razie uzasadnionego podejrzenia, że w zakładzie pracy występuje zagrożenie dla życia lub zdrowia pracowników, zakładowa organizacja związkowa może wystąpić do pracodawcy z wnioskiem o przeprowadzenie odpowiednich badań, zawiadamiając o tym równocześnie właściwego okręgowego inspektora pracy. Pracodawca jest obowiązany w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku zawiadomić zakładową organizację związkową o swoim stanowisku. W razie przeprowadzenia badań, pracodawca udostępnia ich wyniki zakładowej organizacji związkowej wraz z informacją o sposobie i terminie usunięcia stwierdzonego zagrożenia.”

Nie jest możliwa właściwa realizacja powyższych zadań i uprawnień bez możliwości empirycznego sprawdzenia rzeczywistych warunków pracy w miejscu wykonywania tejże pracy.

Związek zawodowy nie zamierza zastępować jakiegokolwiek instytucji, ani wchodzić w zakres kompetencji PIP, administracji morskiej czy uznanych organizacji wykonujących czynności w imieniu np. państwa bandery. Chce jedynie zgodnie z prawem wykonywać swoje zadania.

## Koordinacja systemów ubezpieczeń społecznych dla marynarzy mieszkających w Polsce i zatrudnianych na statkach NIS Pismo Polskiego Komitetu Koordinacyjnego Morskich Afiliantów ITF



Szanowna Pani  
Prof. Gertruda Uścińska  
Prezes  
Zakład Ubezpieczeń Społecznych Warszawa

**Dotyczy: porozumienia pomiędzy właściwymi instytucjami Norwegii i Polski na podstawie art. 16 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w odniesieniu do osób mieszkających w Polsce i zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w Norweskim Międzynarodowym Rejestrze Statków (NIS)**

Nawiązujemy do naszego pisma z dnia 22 marca 2016 i Państwa pisma z dnia 28 kwietnia 2016, znak: 992900/511/95/2016 UNP 2016-00127507 w powyższej sprawie.

Z przywołanego wyżej pisma Zakładu Ubezpieczeń Społecznych wynika, że Zakład podejmie działania zmierzające do zawarcia porozumienia, o którym mowa w temacie niniejszego pisma.

Pomimo upływu czasu, z niepokojem obserwujemy brak postępu w sprawie. Duża niepewność pojawia się przede wszystkim po stronie norweskich pracodawców zatrudniających polskich marynarzy. Już raz w przeszłości mieliśmy do czynienia z opóźnieniem zawarcia porozumienia na kolejny okres. Było to w roku 2011, kiedy to zostało ono ostatecznie zawarte 2 maja. Skutek tego był taki, że liczba polskich marynarzy zatrudnionych przez norweskich pracodawców z około 4 tysięcy jeszcze w roku 2010 spadła do około 1 tysiąca. I do dzisiaj nie udało się tego odbudować. Dzisiaj jest to nadal miejsce pracy dla kilkuset marynarzy i źródło utrzymania dla ich rodzin. Wiemy, że niektórzy norwescy pracodawcy w obliczu perspektywy nie zawarcia porozumienia, albo nawet braku działań ze strony właściwych instytucji państw stron porozumienia, podejmują poszukiwania pracowników z innych państw - Chorwacji, Łotwy, Ukrainy ...

Biorąc pod uwagę zapowiedziane w piśmie z 28 kwietnia 2016 intencje Zakładu Ubezpieczeń Społecznych upraszamy o jak najpilniejsze zawarcie porozumienia, a przede wszystkim o pilne wystąpienie do strony norweskiej z potwierdzeniem gotowości Zakładu do zawarcia porozumienia na kolejny okres lub bezterminowo, jak to sugeruje Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w piśmie z dnia 16 sierpnia 2016 kierowanym do Pana Pawła Jaroszka, Członka Zarządu ZUS. Wystąpienie takie powinno uspokoić norweskich pracodawców i powstrzymać rozpoczynany właśnie proces zamiany polskich marynarzy na marynarzy innych narodowości.

Wydaje się, za takim wystąpieniem przemawia także interes społeczny grupy zawodowej marynarzy.

## Z działalności Inspektoratu ITF w Polsce

**W naszym Biuletynie Morskim poświęciliśmy ostatnio dużo uwagi rozwiązywaniu problemów załóg obsadzonych w większości przez marynarzy obcokrajowców na statkach zawijających do portów w Polsce. W tym wydaniu Biuletynu Morskiego uwagę poświęcamy polskim marynarzom, którym pomocy udzielili Inspektorzy ITF za granicą.**

Jaka jest pozycja marynarza, który nie jest członkiem związku zawodowego afiliowanego w ITF?

Ostatnio polscy marynarze mogli przekonać się jakie są szanse odzyskania zaległych wynagrodzeń w bezpośredniej i samotnej konfrontacji z armatorem.

Na początku marca 2016 roku do biura Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (KSMMiR NSZZ „Solidarność”) dotarły informacje o szeregu niezapłaconych i zaległych wynagrodzeniach. Obok obiektywnych czynników mających wpływ na skuteczne udzielenie pomocy polskim marynarzom jest jeden kluczowy aspekt – przynależność do związku zawodowego marynarzy afiliowanego w ITF, w tym przypadku do NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków.

Praktyka potwierdza, że marynarze najczęściej kontaktują się ze związkiem zawodowym, w sytuacji, gdy nie mogą poradzić sobie z problemem. Tak było i tym razem. Członkowie NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków kolejny raz przekonali się o sile i solidarności ITF za granicą, gdy jeden ze statków armatora „offshorowego” nie wypłacił wynagrodzeń marynarskich.



Na zdjęciu od lewej: Inspektor ITF w Szkocji **Liam Wilson**, Inspektor ITF w Południowej Anglii **Darren Procter**, Koordynator ITF na Irlandii i Wielką Brytanię **Ken Fleming**.

Marynarze nie zawiedli się i mogli liczyć na stały kontakt i pomoc ze strony NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków. Ponownie dzięki skutecznym zabiegom, tym razem **Inspektora ITF ze Szkocji Liama Wilsona** – marynarze odzyskali swoje zaległe wynagrodzenia.

Jeżeli my jako środowisko marynarzy chcemy zachować, a może nawet rozszerzyć zakres działań i skuteczność ITF to pierwszym i najprostszym do zrobienia krokiem dla każdego marynarza jest przynależność do swojego krajowego związku zawodowego marynarzy afiliowanego w ITF.

Przykładem skali zaangażowania ITF była pomoc dla polskich marynarzy mających problemy z odzyskaniem swoich wynagrodzeń za pracę na statkach „offshorowego” armatora między innymi na dalekim wschodzie. Marynarze zatrudnieni u tego armatora podpisali co prawda finansowo korzystne kontrakty, ale niestety armator nie chciał lub nie mógł wypłacać uzgodnionych wcześniej wynagrodzeń. Nie sposób wymienić wszystkich, którzy zaangażowali się w pracę na rzecz członków NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków. Wieloletnie doświadczenie profesjonalistów z KSMMiR NSZZ „Solidarność” oraz Międzynarodowej Federacji Transportowców ITF, **Inspectorate / Support Team**, przyniosło oczekiwane przez naszych marynarzy rezultaty w postaci odzyskania znacznych sum zaległych wynagrodzeń.

Dodatkowe informacje można uzyskać w biurach Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”:

- w Gdyni pod nr. tel.: 58 621 85 43; email: gdynia@nms.org.pl, lub
- w Szczecinie pod nr. Tel.: 91 422 33 11; email: szczecin@nms.org.pl



Na zdjęciu: Inspektor ITF Dania: **Morten Bach**

Dzięki współpracy KSMMiR NSZZ „Solidarność” z duńskim **Inspektorem ITF Mortenem Bach** marynarze otrzymali zaległe wynagrodzenie.

Pozytywnym sygnałem jest to, że coraz więcej marynarzy rozumie fakt, że działania związków zawodowych w obronie marynarzy wiążą się również z ponoszonymi na ten cel środkami finansowymi. Poprzez regularne opłacanie składek członkowskich odpowiedzialni marynarze współuczestniczą w działalności związkowej m.in. w pomocy potrzebującym i pokrzywdzonym maryna-

## Wywiad z Inspektorem ITF Adamem Mazurkiewiczem

Adam Mazurkiewicz, absolwent Wydziału Elektrycznego Politechniki Szczecińskiej.

Pracę zaczynał w 1989 r. jako elektromonter na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej, następnie awansował na oficera elektryka.

W 1998 r. przeszedł z PŻM do Krajowej Sekcji Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, gdzie był inspektorem ds. rozszczeń i układów zbiorowych.

Inspektorem ITF został 01/12/2003 roku.

Zastąpił na stanowisku pierwszego polskiego inspektora ITF kpt. ż.w. Andrzeja Jaśkiewicza, który pełnił tę funkcję od 1995 r.

Poniżej przedstawiam treść krótkiego wywiadu z Adamem Mazurkiewiczem, który pełni funkcję Inspektora ITF Polska już od 13 lat.

**B.S.** Adamie, podczas swojej 13. letniej działalności, na pewno stałeś się człowiekiem niezwykle bogatym...

**A.M.** Tak, to prawda, jestem bogaty w wiedzę, doświadczenie i mam taką nadzieję – w odrobinę wdzięczności ludzkiej – wartości, których w odróżnieniu od rzeczy materialnych nikt już nie może mi odebrać.

**B.S.** Reprezentujesz organizację ITF skupiającą około 500 związków z ok. 130 krajów, reprezentującą ponad 5 mln członków związków zawodowych z całego świata wywodzących się z branży transportu. Blisko milion osób to marynarze i portowcy. Międzynarodowa Federacja Transportowców została założona w 1896 roku w Londynie. Czy odczuwasz presję historycznego wymiaru istnienia ITF poprzez pełnioną przez siebie funkcję?

**A.M.** Nie, z tego powodu nie odczuwam żadnej presji – raczej dumę i satysfakcję, że mogę być częścią wielkiej związkowej rodziny, grupy ludzi niosącej pomoc znajdującym się w potrzebie marynarzom.

**B.S.** W dniu 30/11/2014 r. przejąłeś obowiązki Inspektora ITF od Twojego poprzednika Andrzeja Jaśkiewicza. W związku z tym, że właśnie mija 13. rocznica pełnienia przez Ciebie obowiązków Inspektora ITF. jak podsumowałbyś swoją działalność w 3 zdaniach w oparciu o Twoje liczne i bogate doświadczenie zawodowe

**A.M.** Dobrze, że wspominałaś o Andrzeju, od którego przecież przez 5 lat poprzedzających objęcie przeze mnie funkcji inspektora ITF czerpałem garściami wiedzę i doświadczenia. Andrzej był wspaniałym nauczycielem tego nietłatwego przecież zawodu,

przekazywał całe swoje doświadczenie bez cienia zawiści i było widać wyraźnie, iż uczenie „młodego” sprawiało również jemu wiele satysfakcji.

Jeżeli chodzi o podsumowanie, to sądzę, iż trzy zdania to nawet za dużo. Powiedziałbym tak: lojalność, solidarność, uczciwość i wierność ideałom sprawiedliwości społecznej.

**B.S.** Powiedz proszę czytelnikom, na czym konkretnie polegają Twoje obowiązki.

**A.M.** Moje rutynowe obowiązki to inspekcje statków tanych bander przebywających w portach leżących na obszarze który – tak to ujmijmy – leży w mojej jurysdykcji, a więc Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg. Inspekcje ITF przeprowadzane są pod kątem zgodności warunków pracy marynarzy z układem zbiorowym, konwencją MLC jak również służą rozwiązywaniu różnorodnych problemów członków załóg. Część niezgodności jest ujawniana bezpośrednio przez inspektora w wyniku procedur sprawdzających w innych przypadkach sami marynarze składają skargi na łamanie ich praw. Rolą inspektora ITF jest skuteczne usunięcie nieprawidłowości, najlepiej przed opuszczeniem przez statek portu. Kolejność wyboru statków do inspekcji jest następująca:

1. Prośba załogi o pomoc
2. Prośba ITF w Londynie o inspekcję
3. Prośba innego inspektora ITF o inspekcję (tzw. follow-up)
4. Prośba innych instytucji o inspekcję (np. PSC, Urząd Morski, dokerzy itp.)
5. Statek bez ważnego, akceptowanego przez ITF układu zbiorowego
6. Statek z ważnym układem zbiorowym jednak z występującymi przypadkami jego łamania
7. I na koniec statek z ważnym układem zbiorowym, na którym ostatnia inspekcja przeprowadzona była dawniej niż pół roku wcześniej.

Oprócz inspekcji statków do moich obowiązków należą bieżące kontakty ze związkami zawodowymi marynarzy i dokerów w Polsce oraz koordynowanie wspólnych działań w ramach kampanii prowadzonych przez ITF przeciwko taniem banderom (FOC) i wygodnym portom (POC), dobrym przykładem są Bałtyckie Tygodnie Akcji odbywające się co roku.

**B.S.** W okresie właśnie mijających 13 lat Twojego zaangażowania w działanie na rzecz marynarzy, w Biuletynie Morskim niejednokrotnie zamieszczaliśmy informacje o Twojej działalności i akcjach mających na celu pomoc marynarzom.

Czy możesz statystycznie ( %) określić, w jakich przypadkach najczęściej byłeś wzywany przez załogi statków na burtę;

- Zaległe wynagrodzenia-
- Fatalne warunki zatrudnienia
- Mobbing
- Dyskryminacja ze względu na płeć
- Dyskryminacja ze względu na narodowość
- Inne (jakie)

**A.M.** W zasadzie przygniatająca część skarg dotyczy zaległych wynagrodzeń, odmowy repatriacji lub łamania innych postanowień układów zbiorowych lub umów o pracę. W następnej kolejności, jednak w dużo mniejszym procencie marynarze skarżą się na niezgodność warunków pracy z międzynarodowymi standardami, głównie chodzi o MLC ale również SOLAS. Pozostałe problemy występują albo sporadycznie, albo wcale – przynajmniej na terenie portów objętych moją działalnością.

**B.S.** Czy na przestrzeni 13 lat działalności Inspektoratu ITF i Twojej pracy coś się zmieniło w zakresie funkcjonowania ITF Polska,? (mam na myśli prawo międzynarodowe, sposób komunikowania się, wejście Polski do UE, wpływ zmian w prawie polskim na twoją pracę )

**A.M.** Oczywiście, przecież wszystko wokół nas płynie i podlega nieustannym zmianom. Zmieniają się związki zawodowe w oparciu o które wykonują swoją działalność, przychodzą nowi ludzie, których trzeba przekonać iż wspólna walka o prawa dokerów i marynarzy ma sens i na pewno wszystkim przyniesie korzyści. Zmienia się otoczenie gospodarcze i podejście biznesu do naszej problematyki. Zmienia się struktura terminali, ładunków i technik przeładunkowych, powstają nowe, nowoczesne terminale. Kiedy mamy do czynienia z roszczeniem załogi nie mamy już komfortu długiego postoju statku – tutaj często decydują godziny – ponieważ tylko takim okresem czasu dysponujemy na doprowadzenie do pomyślnego rozstrzygnięcia.

Jeżeli chodzi o zmiany w prawie, to wprowadzony kodeks ISPS jest przez niektórych armatorów i właścicieli terminali niezgodnie z prawem i przeznaczeniem kodeksu stosowany do ograniczenia swobody poruszania się po terminalach lub prawa wejścia na statek.

Natomiast wielkim plusem jest wprowadzenie w życie konwencji o pracy na morzu, MLC – która nazywana przez niektórych konstytucją marynarzy lub kartą praw – dała ona państwu portu poprzez PSC skuteczne narzędzie do walki z substandardową żeglugą i łamaniem praw marynarzy. Wspólnym wysiłkiem udało się praktycznie wypchnąć substandardowe statki z wielu rejonów świata – w tym z Europy, Bałtyku i Polski.

**B.S.** Powiedz proszę czytelnikom, jakimi narzędziami dysponuje Inspektor ITF, które mogą bezpośrednio wpływać na armatorów łamiących zapisy Konwencji o pracy na morzu.

**A.M.** Przede wszystkim narzędziami związkowymi, ale z oczywistych przyczyn tych metod nie będę upubliczniał. Poza tym współpraca z władzami portowymi, Duszpasterstwem Ludzi Morza, władzami lokalnymi i mediami. Oczywiście nie do przecenienia jest współpraca pomiędzy samymi inspektorami ITF w różnych portach. Bywa tak, że roszczenia nie da się pomyślnie zamknąć w jednym porcie, wtedy sprawę może przejąć inny inspektor i doprowadzić do szczęśliwego dla marynarzy zakończenia.

**B.S.** Jak oceniasz skuteczność tych narzędzi i w jaki sposób ITF jest w stanie egzekwować od armatorów przestrzegania prawa.

**A.M.** Skuteczność jest bardzo wysoka. ITF-u można nie lubić jednak nie można go lekceważyć i nie szanować. Jest to organizacja, która przez 120 lat zapracowała na swój autorytet i uznanie nie tylko wśród pracowników transportu ale również armatorów, pracodawców oraz rządów i całej morskiej i transportowej społeczności światowej. Sama zaś grupa ponad 140 inspektorów ITF to są ludzie silnie zmotywowani, doświadczeni, wyszkoleni, dysponujący głęboką wiedzą na temat gospodarek morskich pracujący z poświęceniem na rzecz dobrobytu marynarzy i portowców na całym świecie. Pamiętajmy jednak o jednej rzeczy: pomyślnie zakończenie sporu pomiędzy armatorem i marynarzami zależy w ogromnej mierze od determinacji, jedności i solidarności samej załogi. Każdy marynarz musi pamiętać: ITF działa na rzecz ludzi morza ale my i od Was oczekujemy współpracy i zaufania. Dlatego minimum, co każdy marynarz powinien zrobić, to zapisać się do związku zawodowego. Wielu problemów można uniknąć nie mustrując na statki podwyższonego ryzyka – a związek zawodowy taką wiedzę z członkami związku się podzieli.

**B.S.** Opowiedz proszę, jaka interwencja najbardziej utkwiała w Twojej pamięci.

**A.M.** Mój Boże, było tego tak wiele, że pewne obrazy, twarze i fakty zaczynają się zamazywać. Ale co zapamiętałem i co naprawdę mnie wzruszyło to statek z rosyjskojęzyczną załogą, nie wypłacaną od wielu miesięcy. Po zakończeniu akcji, wypłaceniu wynagrodzeń i potwierdzeniu repatriacji podszedł do mnie młody marynarz o ile pamiętam był Osem i mieszkał w Petersburgu. Podziękował za pomoc i zza pazuchy wyjął święty obrazek, ikonę z wizerunkiem Matki Boskiej. Powiedział, że zawsze ma go na statku ale w ten sposób chciał okazać wdzięczność za pomoc. To wspomnienie wryło mi się w pamięć ponieważ trzeba sobie powiedzieć, że ze sło-



wem „dziękuję” niektórzy marynarze mają pewien problem.

**B.S.** Powiedz kilka słów o PSC, czy jest współpraca pomiędzy ITF a PSC w zakresie działań na rzecz bezpieczeństwa pracy marynarzy?

**A.M.** Jeżeli chodzi o Polskę, to współpraca ta układa się bardzo dobrze i trudno mieć jakiegokolwiek zastrzeżenia do wzajemnych relacji. Świadczy o tym kilka przypadków skutecznego zatrzymania statków w porcie z powodu naruszeń MLC. Dowodzi to, iż konwencja działa w praktyce i jest w Polsce stosowana. Trzeba podkreślić, iż polskie PSC w ramach Paris MOU bardzo skutecznie walczy ze substandardową żeglugą i ma w tej dziedzinie wiele sukcesów. Jest to opinia, którą w całości podziela mój kolega, inspektor ITF w Trójmieście – Grzegorz Daleki, który stał się ostatnio postrachem nierzetelnych armatorów.

**B.S.** 08/10 byłeś zaproszonym gościem i prelegentem na Seminarium dla marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych. Z sali padły pytania, dlaczego tak bardzo Inspektorzy ITF „nękają” armatorów o podpisanie układu zbiorowego, jeżeli marynarze są zadowoleni z warunków armatorskich. Odpowiedź proszę na szerszym forum na to pytanie, wyjaśniając przy okazji co to jest układ zbiorowy ITF a armatorskie warunki zatrudnienia.

**A.M.** Takie pytania mogą niestety świadczyć, iż przepływ informacji pomiędzy marynarzem i jego związkciem wymaga poprawy. Jeżeli uzwiązkowiony marynarz zadaje takie pytania i nie rozumie wagi układu zbiorowego w kreowaniu warunków pracy, to co powie marynarz nieuzwiązkowiony? Cały cywilizowany świat opiera pomyślność i dobrobyt pracowników na rokowaniach zbiorowych, układach zbiorowych i pakietach socjalnych. Legendarne wysokie standardy zatrudnienia Skandynawów nie wzięły się zapewne wyłącznie z zapomóg socjalnych i pakietów gotówkowych oferowanych przez rządy swym obywatelom. Wzięły się one głównie z wysokiego uzwiązkowienia i skutecznych negocjacji z pracodawcami w oparciu o masowe uzwiązkowienie, świadomość i determinację pracowników. W Polsce kultura negocjacji, w tym zbiorowych praktycznie nie istnieje. Wagi rokowań zbiorowych nie dostrzegają nie tylko pracodawcy ale - o zgrozo! - również związki zawodowe i sami pracownicy. Należy sobie zadać pytanie, jaki w porównaniu z np. Skandynawią jest poziom uzwiązkowienia, wiedzy, świadomości i determinacji pracowników w Polsce? Uczciwie trzeba sobie powiedzieć, że bardzo mizerny. I to jest główny powód naszych niskich wynagrodzeń i wyzysku w pracy. Żadne formy pomocy socjalnej i bezpośrednie dopłaty rządu oferowane obywatelom nie zastąpią odpowiedzialności i determinacji zorganizowanych pracowników o lepsze

wynagrodzenia oraz warunki pracy. Do tego jest jednak potrzebna odrobina odwagi i zaangażowania, łatwiej jest bowiem poczekać aż rządzący coś nam rzucą niż powalczyć samemu wspólnie z innymi o lepszą przyszłość.

**B.S.** Czy mógłbyś przekazać czytelnikom kilka podstawowych rad na temat bezpiecznego podjęcia pracy na statku

**A.M.** Rozumiem, że pytasz o bezpieczeństwo wynagrodzeń, warunki pracy, socjalne itp. Marynarze powinni starać się mustrować na statki, które posiadają ważny układ zbiorowy ITF (o ile jest to statek taniej bandery), lub na statki bander narodowych gdzie warunki pracy są kształtowane na podstawie umów związkowych i co do których w przeszłości nie było poważniejszych zastrzeżeń ze strony inspektorów ITF i PSC. Taką wiedzą marynarz może samodzielnie nie dysponować, posiada ją jednak związek zawodowy. Ponadto, jeżeli marynarze powszechnie będą zadawać pytanie armatorom i pośrednikom, czy na statku X lub Y obowiązuje układ zbiorowy afiliowanego w ITF związku zawodowego, to z pewnością będzie to miało wpływ na wzrost liczby statków pokrytych układami zbiorowymi.

**B.S.** Na zakończenie powiedz kilka słów o planach Inspektoratu ITF Polska na najbliższy rok. Czy planowany jest w 2017 r. Międzynarodowy Tydzień Akcji ITF?

**A.M.** Decyzje w takich sprawach nie są podejmowane przez inspektorów ITF lecz przez gremia decyzyjne Federacji. Obecnie toczy się w portach europejskich kampania dokerów przeciwko wykonywaniu przez marynarzy prac przeładunkowych co prowadzi do bezrobocia wśród portowców. Co do innych kampanii czy tygodni akcji nie zapadły jeszcze żadne decyzje.

**B.S.** Dziękuję za rozmowę.



Na zdjęciu: Adam Mazurkiewicz podczas inspekcji na statku

Rozmawiała: Bożena Szmajdzińska

## Z działalności ITF-Międzynarodowej Federacji Transportowców

**Portowcy z ITF/ETF demonstrują przeciwko przed siedzibą Unifeeder w Aarhus – Dania. „Przeładunki to nasza sprawa”**

W piątek, 2 grudnia 2016 roku portowcy z afiliowanych w ITF/ETF związków protestowali pod biurem firmy Northern European Unifeeder w Danii, w Aarhus, aby kontynuować kolejny etap europejskiej kampanii ITF/ETF dotyczącej mocowania ładunków.



Na zdjęciu od prawej m.in.: Nigel Venes ITF, Jarosław Ghulam NSZZ „S” DCT, Grzegorz Szeliga NSZZ „S” Eksploatacja Port Gdański, Grzegorz Daleki Inspektor ITF.

Ta żywa i głośna demonstracja miała na celu zwiększenie presji na Unifeeder by firma zawarła porozumienie z ITF, które gwarantowałyby, że prace dotyczące mocowania i rozmocowywania ładunków były zarezerwowane wyłącznie dla dokerów.



Na zdjęciu Od lewej m.in.: Inspektorzy ITF-u: Hamani Amadou- Rostock/ Niemcy, Grzegorz Daleki-Gdynia/Polska, Christian Roos Zeebrugge/Belgia oraz związkowcy Bartosz Tuszyński Ver.di Hamburg i Jarosław Ghulam NSZZ „S” DCT.

Polscy portowcy z NSZZ ‘Solidarność’ już od 2015 roku biorą udział w kampanii dot. Unifeedera. Dzięki ich działaniu, w polskich portach wielokrotnie poprawie uległy warunki BiHP przy pracach przeładunkowych a także zwiększyła się liczba zatrudnionych do przeładunku wykwalifikowanych dokerów.



Na zdjęciu: demonstracja na placu przed budynkiem „SHIPPING HUSET” – siedziby Unifeeder w Aarhus, Dania.



Na zdjęciu: związkowcy protestujący przed siedzibą Unifeedera w Aarhus: 3F-Dania, NSZZ „Solidarność”-Polska, Związek Pracowników Transportu-Szwecja, Ver.di-Niemcy, ACV Transcom- Belgia.

W demonstracji wzięli udział portowcy ze związków zawodowych afiliowanych w ITF: z Niemiec, Finlandii, Norwegii, Szwecji, Belgii, Holandii, Polski i z Danii.

### Śmiertelny wypadek podczas mocowania drabinki pilotowej

Do zdarzenia doszło w zeszłym roku podczas złej pogody (siła wiatru 8-9) przy wybrzeżu holenderskim. Marynarz został zmieciony przez falę podczas mocowania drabinki pilotowej na kontenerowcu „Chopin” o nośności 38 364 ton.

Dochodzenie wykazało, iż czynności związane z przygotowaniem sprzętu dla pilota odbyły się niezgodnie z konwencją SOLAS. Dochodzenie kraju bandery (Cypr) wskazało także, iż marynarz nie ocenił dobrze ryzyka związanego z wykonywaną pracą i podjął złe decyzje nie dostosowując długości linki zabezpieczającej. Podczas zdarzenia marynarz stał na dolnej platformie trapu starając się dociągnąć do niej drabinkę pilotową. Po tym jak fala zmyła marynarza do wody, został on podniesiony przez kolegów po 10 minutach. W związku z obrażeniami klatki piersiowej

powstałymi w wyniku wielokrotnych uderzeń ciała o burtę statku marynarz niestety zmarł. Dochodzenie wykazało, iż praca związana z przygotowaniem drabinki pilotowej nie była nadzorowana przez oficera pokładowego jak wymaga SOLAS oraz to, że armator otrzymał wcześniejsze zalecenia do instalacji dodatkowych uchwytów w burcie statku w celu podniesienia bezpieczeństwa czynności związanych z braniem i zdawaniem pilota.

*T.L. na podstawie „Telegraph”*

## Zarzuty zabójstwa dla C/E

**W Brazylii, rosyjskiemu starszemu mechanikowi, postawiono zarzuty zabójstwa dwóch filipińskich marynarzy, którzy zginęli w „confinedspace” na statku niemieckiego armatora w porcie Fazendach.**

Oficer został oskarżony o spowodowanie śmierci dwóch marynarzy na kontenerowcu bandery liberyjskiej i jeżeli wyrok będzie skazujący, to może to oznaczać karę 6 lat więzienia. Marynarze zginęli w pompowni bo tym, jak zostali wystawieni na działanie siarkowodoru, stracili przytomność i utonęli w wodzie zgromadzonej w pomieszczeniu.

Brazylijskie władze wskazały, iż działanie nie było świadome lecz oskarżenie zostało wniesione po tym, gdy dochodzenie ujawniło, iż starszy mechanik dopuścił się zaniedbania jak i nie przestrzegał międzynarodowych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa poprzez brak monitorowania atmosfery w pomieszczeniu oraz nie zastosowaniu właściwej wentylacji.

*T.L. na podstawie „Telegraph”*

## Pirackie ataki na poziomie sprzed 20 lat

**Według nowego raportu Międzynarodowego Biura Morskiego (International Maritime Bureau) ataki piratów spadły do poziomu sprzed 20 lat i zmniejszyła się przemoc wobec załóg. Wzrosła natomiast liczba porwań u wybrzeży Afryki Zachodniej.**

Raport IMB odnotowuje 98 incydentów w pierwszej połowie 2016 roku, w porównaniu ze 134 w tym samym okresie 2015 roku. W roku 2003 i 2010, kiedy piractwo osiągnęło swój szczyt, rejestrowano prawie 450 ataków rocznie.

Pomiędzy 1 styczniem a 30 czerwcem br. odnotowano wtargnięcie na 72 statki, 5 zostało porwanych a 12 zaatakowanych, z czego 5 ostrzelano.

Znacząco zmalała przemoc wobec członków załóg – w pierwszej połowie br. nie zginął żaden marynarz – przykładowo na przestrzeni ostatnich 5 lat zostało zabitych 15 marynarzy. Odnotowano 118 przypadków przemocy wobec członków załóg – a w tym samym okresie roku ubiegłego było ich aż 289.

W tym roku zakładnikami piratów zostało 64 marynarzy zaś w roku ubiegłym było ich 250. Jest to znaczny spadek w porównaniu ze szczytowym okresie 2011 roku, kiedy to odnotowano aż 579 takich zdarzeń.

*„Ten spadek aktywności w świecie piractwa to obiecująca informacja. Dwa główne czynniki wpływające na ten spadek to podjęte działania usprawniające ochronę wokół wód Indonezji oraz stale wzmacniane przeciwdziałania wobec piratów somalijskich u wybrzeży Afryki Wschodniej” – powiedział dyrektor Międzynarodowego Biura Morskiego kpt. Pottengal Mukundan.*

Podkreślił, że „...jednak statki muszą zachować czujność, szczególnie u wybrzeży Somalii i Zatoki Gwinejskiej i zgłaszać wszystkie przypadki ataków”.

IMB zwróciło uwagę, że 24 z 44 porwanych marynarzy zostało uprowadzonych w Nigerii co oznacza wzrost w porównaniu z rokiem 2015. „W Zatoce Gwinejskiej odnotowuje się spadek porwań statków ze względu na ich ładunek, natomiast rośnie liczba porwań członków załogi, którzy są uprowadzani dla okupu” – powiedział kpt. Mukundan.

W Zatoce Gwinejskiej doszło do 7 z 10 odnotowanych na świecie porwań, których dopuściły się uzbrojone gangi, które wtargnęły na statki znajdujące się od 30 do 120 mil morskich od brzegu. Nigeryjskie ataki są często bardzo agresywne, a 8 z 9 zaatakowanych statków zostało ostrzelanych. IMB uważa, że to tylko część incydentów, które zdarzyły się na tamtych wodach, gdyż wiele z nich nie zostało zgłoszonych przez armatorów.

Na wodach indonezyjskich odnotowano kilka ataków, których celem były holowniki i barki a dokonane zostały w celu kradzieży ładunku. W celu wzmocnienia bezpieczeństwa władze indonezyjskie wprowadziły ściśle określone miejsca zakotwiczenia.

Jak poinformowało Międzynarodowe Biuro Morskie w ubiegłym miesiącu sąd na Mauritiusie skazał na kary 5 lat więzienia 12 Somalijszyków, którzy w styczniu 2013 roku zaatakowali kontenerowiec „Jasmine” bandery panamskiej.

*(Tłumaczenie. BK ze strony internetowej ITF)*

## Guy Ryder ponownie dyrektorem generalnym MOP

**Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) z radością przyjęła informację, że Guy Ryder został ponownie wybrany na stanowisko dyrektora generalnego Międzynarodowej Organizacji Pracy.**

Przewodniczący ITF Paddy Cremlin powiedział: „Kiedy 5 lat temu Guy został pierwszym w historii MOP dyrektorem generalnym, który miał związkowe doświadczenie, spodziewaliśmy się po nim wielkich rzeczy. Nie zawiódł naszych nadziei. Wierzę, że nie ma lepiej wykwalifikowanego człowieka, który mógłby przewodzić MOP przez najbliższe 5 lat i który potrafiłby zmierzyć się z tym co dobre i złe w zatrudnieniu w zmieniającej się obecnie globalnej gospodarce. Nie sądzę aby przesadą było stwierdzenie, że Międzynarodowa Organizacja Pracy jest potrzebna teraz bardziej niż kiedykolwiek przedtem.

Sekretarz generalny ITF Steven Cotton skomentował: „Przez poprzednie 5 lat Guy umiejętnie rozwinął tą wielką



międzynarodową organizację a jego ogromne doświadczenie miało wpływ na wielu pracowników na świecie. My i wszyscy, których dotyczy sprawa zatrudnienia mamy szczęście, że ktoś kalibru Guy'a zajmuje tak kluczowe stanowisko. Z jego inicjatywy powstał plan „Przyszłość Pracy”, który ma ogromne znaczenie dla rozwiązywania największych problemów stojących przed pracownikami w XXI wieku oraz dla wzmocnienia znaczenia Międzynarodowej Organizacji Pracy, która niedługo będzie świętować swoje stulecie.

(TL. ze strony internetowej ITF)

## Nowy prom dla Destination Gotland

**Destination Gotland to firma, która powstała w 1998 roku i 100% udziałów przewoźnika należy do przedsiębiorstwa Rederei Ab Gotland. Obecnie armator posiada 4 promy, które kursują między Gotlandią a Oskarshamn i Nuneshamn.**

18 listopada br. w chińskiej stoczni Guangzhou Shipyard International odbyła się uroczystość wodowania kolejnego promu dla tego armatora. Nowy prom – o nazwie „Visborg” - będzie miał 200 metrów długości a na pokład będzie mógł przyjąć 1650 pasażerów. Będzie też statkiem przyjaznym dla środowiska, m.in. dzięki napędowi zasilanemu paliwem LNG.

„Visborg” jest jednym z dwóch nowych promów, które mają zasilić flotę Destination Gotland. Kolejny prom, o podobnych parametrach, ma zostać dostarczony w 2018 roku.



## Rekordowy kwartał w historii Finnlines

**Fiński przewoźnik Finnlines odnotował w II kwartale br. najlepszy wynik finansowy w swojej historii. Stało się tak głównie z uwagi na zmniejszenie zużycia paliwa oraz zredukowane koszty operacyjne.**

Operator, należący w całości do Grupy Grimaldi, wypracował zysk operacyjny wyższy o 23% niż w tym samym okresie roku ubiegłego.

Osiągnięcie niższego zużycia paliwa i mniejszych kosztów operacyjnych było możliwe zwłaszcza dzięki zainsta-

lowaniu na jednostkach operatora płuczków (scrubberów) – co wymusiła obowiązująca na Morzu Północnym, Morzu Bałtyckim oraz kanale la Manche dyrektywa siarkowa.

W trzecim kwartale br. Finnlines wykorzystał do obsługi posiadanych połączeń 21 statków typu ro-ro na trasach pomiędzy Finlandią, Szwecją, Niemcami i Polską.

(Tłumaczenie B.K.z Nautilus Volume 50)

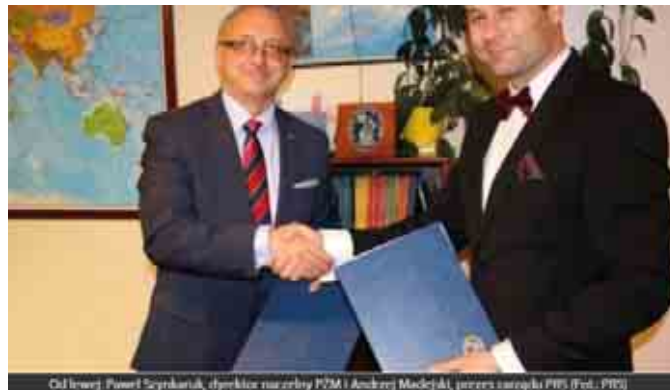
## PRS i PŻM podpisały umowę

**14 października br. Polski Rejestr Statków i Polska Żegluga Morska podpisały umowę dotyczącą sprawowania przez PRS nadzoru kwalifikacyjnego i konwencyjnego nad statkami PŻM.**

Rozszerzenie współpracy z PRS oznacza dla PŻM ułatwienia w obsłudze jej floty, zarówno klasyfikacyjne jak i konwencyjne zaś dla PRS to prestiż i możliwość umocnienia obecności w rejonach, w których operuje flota PŻM.

Zgodnie z zawartym porozumieniem PRS obejmie, oprócz nadzoru klasyfikacyjnego, również nadzór konwencyjny nad flotą 22 statków PŻM budowanych w Chinach w latach 2004 – 2012. Oprócz tego będzie także sprawował nadzór klasyfikacyjny i konwencyjny nad serią 9 statków zamówionych przez PŻM w chińskiej stoczni Yanfang, z których 2 już zostały przekazane do eksploatacji a dostawa pozostałych planowana jest na rok 2017.

B.K.



# Lista Inspektorów ITF

IMIĘ I NAZWISKO		KRAJ	PORT	NUMER TELEFONU	TELEFON KOMÓRKOWY	E-MAIL
Agustin Suarez	Inspector	Argentina	Bahia Blanca	+54 11 4300 7852	+54 911 386 22490	suarez_agustin@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinator	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	Contact	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinator	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	Assistant Coordinator	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Belgium	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Roger Opdelocht	Coordinator	Belgium	Antwerp	+32 3 224 3411	+32 475 440088	opdelocht_roger@itf.org.uk
SouradjouAlassane Fousseri	Contact	Benin	Cotonou	+229 97080213	+229 95192638	sfousseri2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brazil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renaldo de Freitas	Inspector	Brazil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_reinaldo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinator	Canada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 5 3795493	+57 310 657 3300	sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croatia	Rijeka	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croatia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Predrag Brazzoduro	Coordinator	Croatia	Rijeka	+385 51 325 343	+385 98 211 960	brazzoduro_predrag@itf.org.uk
Romano Peric	Inspector	Croatia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Denmark	Copenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egypt	Port Said	+20 66 3324 100	+20 10 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkinen	Inspector	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
Jan Örn	Assistant Coordinator	Finland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinator	Finland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	France	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	France	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	France	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinator	France	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	France	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 5 222 70177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Germany	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Assistant Coordinator	Germany	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Germany	Bremen	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Germany	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	Inspector	Great Britain	Southern England		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Great Britain	Scotland	+44 1224 582 688	+44 7539 171323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Great Britain	N E England	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Great Britain	N W England	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinator	Greece	Piraeus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contact	Guinea-Bissau	Bissau	+245 95 5905895	+245 96 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China/Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Iceland	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Kolkata	+91 33 2459 1312	+91 8300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2338249 / 2338476 / 2700503	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinator	Ireland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Ireland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italy	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinator	Italy	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	di fiore francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italy	Sicily	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italy	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Katia Geissberger	Contact	Italy				geissberger_katia@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italy	Naples	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italy	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contact	Ivory Coast	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Ivory Coast	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Kape Hie	Contact	Ivory Coast	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinator	Japan	Tokyo	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Toshihiro Ame	Inspector	Japan	Osaka	+81 6 6616 5116	+81 90 4673 5671	ame_toshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Korea	Busan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	Coordinator	Korea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Latvia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lithuania	Klaipeda	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contact	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Inspector	Mexico	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Honorio Alberto Galvan Aguilar	Inspector	Mexico	Manzanillo	+52 22 99 32 83 23	+52 1 314 122 9212	galvan_honorio@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contact	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

# Lista Inspektorów ITF kontynuacja

IMIĘ I NAZWISKO		KRAJ	PORT	NUMER TELEFONU	TELEFON KOMÓRKOWY	E-MAIL
Aswin Noordermeer	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Netherlands	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	New Zealand	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Henry Akinrolabu	Inspector	Nigeria	Lagos	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinator	Norway	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Erling C Ween	Inspector	Norway	Oslo	+47 22 825 825	+47 90 50 6084	ewee@sjomannsforbundet.no
Tore Steine	Inspector	Norway	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Norway	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Norway	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panama	Cristobal	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Philippines	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Philippines	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Inspector	Poland	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Poland	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisbon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Inspector	Romania	Constanta	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Russia	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Russia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Russia	Vladivostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinator	Russia	St Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Russia	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Contact	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Keita	Contact	Senegal	Dakar	+221 776926408		fatima200817@live.fr
Daniel Tan Keng Hui	Contact	Singapore	Singapore	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contact	Singapore	Singapore	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Cassiem Augustus	Inspector	South Africa	Cape Town	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassiem@itf.org.uk
Sprite Zungu	Coordinator	South Africa	Durban	+27 31 706 0036	+27 827 73 63 67	zungu_sprite@itf.org.uk
Gonzalo Galan Fernandez	Inspector	Spain	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	Inspector	Spain	Barcelona	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Jose M Ortega	Coordinator	Spain	Algeciras	+34 956 657 046	+34 699 436 503	ortega_jose@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Inspector	Spain	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	Inspector	Spain	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspector	Spain	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinator	Sweden	Stockholm		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Inspector	Sweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Goran Nilsson	Assistant Coordinator	Sweden	Gothenburg	+46 10 480 31 21	+46 76 100 65 12	nilsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Sweden	Norrkoping	+46 8 791 4100	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sven Save	Inspector	Sweden	Helsingborg		+46 70 57 49 713	save_sven@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwan, China	Taichung	+886 2658 4514	+886 955 415 705	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpessi	Contact	Togo	Lome	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspector	Turkey	Istanbul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	United States of America	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinator	United States of America	New Orleans		+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinator	United States of America	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinator	United States of America	Seattle - Tacoma	+1 360 379 4038	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
John Metcalfe	Contact	United States of America	Portland, Maine - Boston	+1 207 785 4531	+1 207 691 5253	metcalfe_john@itf.org.uk
Lila Smith	Inspector	United States of America	Seattle - Tacoma	+1 206 533 0995	+1 206 818 1195	smith_lila@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	United States of America	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Michael Baker	Contact	United States of America	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	United States of America	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	United States of America	LA - South California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sacco	Inspector	United States of America	Morehead City	+1 910 859 8222	+1 910 859 3153	sacco_tony@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	United States of America	Port Canaveral	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk



# Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

**ETF prowadzi kampanię na rzecz kwalifikowanej żeglugi UE**



**W dniu 21 października 2015, ETF oraz Grupa S&D byli współgospodarzami seminarium pod nazwą „Zapewnienie przyszłości marynarzom europejskim”, którego tematem był ciągły spadek mających bazę w Europie marynarskich miejsc pracy. Przy tej okazji Grupa S&D zobowiązała się wezwać do pilnych działań w oparciu o propozycje ETF. Budując na sukcesie tego seminarium, Sekcja zgodziła się zwołać spotkanie Wysokiego szczebla z udziałem zainteresowanych eurodeputowanych i zainteresowanych ministrów żeglugi w staraniach o wsparcie dla kampanii ETF oraz dla propozycji sformułowanych w jej Manifeście Kwalifikowanej Żeglugi.**



Zdjęcie: [www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

W swym manifeście ETF zidentyfikowała 10 rozwiązań, aby uczynić jutrzejszy transport morski generatorem dobrobytu i zatrudnienia dla obywateli UE. Aby uzyskać kwalifikowaną żeglugę w Europie zapobiegać należy nieuczciwej konkurencji i zająć się praktyką tanich bander. Spółki żeglugowe UE stymulować muszą rejestrowanie pod banderami narodowymi UE. Dla uniknięcia wyścigu do dna powinno zostać wprowadzone w życie rozwiązanie podobne do amerykańskiej Ustawy Jones'a, regulujące całość żeglugi wewnątrz UE oraz ustanawiające wymagania w zakresie warunków socjalnych i zatrudnieniowych. W tym samym czasie Dyrektywa ws. warunków obsado-

wych, w jakim to obszarze Komisja jest aktualnie całkowicie nieaktywna, wymaga przeorganizowania celem zapewnienia, że warunki zatrudnienia na statkach operujących między różnymi Państwami Członkowskimi UE są takie jak w kraju stosującym najkorzystniejsze standardy.

Zamknięcie luk w zakresie pomocy publicznej dla żeglugi morskiej, poprzez uwarunkowanie przyznawania pomocy i ulg podatkowych od miejsc pracy i szkolenia dla marynarzy zamieszkałych w UE, powinno stanowić trzecią zachętę dla zatrudniania marynarzy z UE.

Zapowiedziane spotkanie wysokiego szczebla zorganizowane zostanie przy okazji Rady Ministrów Transportu oferując Parlamentowi Europejskiemu okazję do starania się o współpracę z rządami i uzyskania wsparcia ze strony innych współlegislatorów. Afilianci ETF zaproszeni zostaną do lobbowania swych odnośnych ministrów, wzywając ich do przejęcia odpowiedzialności i nadanie nowego impulsu kampanii ETF.

## Śródkresowy przegląd strategii transportu morskiego UE



**Po przeprowadzonej przez Komisję konsultacji publicznej - w której Sekretariat uczestniczył aktywnie w formie indywidualnego przedłożenia a także przedłożenia wspólnego wraz z ECSA - sporządzony zostanie dokument roboczy dla personelu a Komisja przedstawi Radzie raport wdrożeniowy identyfikujący punkty wymagające poprawy i przygotowujący grunt dla Komunikatu Komisji (aczkolwiek nie właściwego pakietu), jaki ukaże się w roku 2017.**

Odnotować należy, że Komisja dokonała postępu w ocenie politycznej i zidentyfikowaniu obszarów, w jakich wymagana jest dalsza praca. Zidentyfikowano pięć obszarów: (1) bezpieczeństwo morskie i ochrona, (2) cyfryzacja i wydajniejszy transport morski; (3) sprawowanie się środowiskowe, zrównoważenie i dekarbonizacja; (4) zagadnienia związane z konkurencyjnością; oraz (5) kwalifikacje morskie; podnoszenie profilu marynarzy i profesji morskich.

Jednak ku rozczarowaniu Sekretariatu, stało się jasne, że przegląd śródkresowy uznany został za zadanie inwertyzacyjne, całkowicie pozbawione ambicji. W tej sytuacji, Sekcja wybrała, jako najlepszy sposób kontynuowanie swego przedłożenia i realizowanie swej własnej agendy,

zwłaszcza w odniesieniu do obszaru piątego zidentyfikowanego przez Komisję w kontekście kwalifikacji morskich.

Oprócz tego, ETF i ECSA zobowiązały się do kontynuowania swego własnego przedłożenia w drodze naciśnięcia w Komisji na rzecz swej wspólnej agendy. Dlatego Sekretariaty zorganizowały spotkanie wysokiego szczebla z Fotisem Karamitsosem, p.o. Z-cy Dyrektora Generalnego DG MOVE, celem omówienia wspólnych priorytetów. Europejski Tydzień Żeglugowy (ESW), jaki zorganizowany zostanie przez ECSA w lutym przyszłego roku, zidentyfikowano, jako jeszcze jedną okazję do promowania wspólnej agendy ETF - ECSA.

### Sprawa Prestige: kontynuacja kryminalizacji marynarzy



**Wyrok Sądu Prowincjalnego w La Coruna, Galicja, uniewinniający kapitana statku Prestige Apostolos'a Mangouris'a oraz Starszego Mechanika od zarzutu odpowiedzialności karnej, podważony został przez Sąd Najwyższy Hiszpanii. Ten ostatni skazał 81-letniego kapitana na więzienie, oskarżając go o rażące niedbalstwo w zakresie podejmowania decyzji w trakcie podróży i jego działań w miarę rozwoju wydarzeń. W oświadczeniu wspólnym Europejscy partnerzy Społeczni, ETF i ECSA, wyrazili swe ogromne zaniepokojenie z powodu wykorzystywania marynarzy, jako kozłów ofiarnych obarczając ich całą odpowiedzialnością za ewentualne szkody środowiskowe.**

W roku 2012 zbiornikowiec Prestige zatonął u brzegów Galicji powodując w konsekwencji znaczny rozlew ropy i zanieczyszczenie wybrzeży Hiszpanii, Francji i Portugalii. Wypadek uznano za jedną z największych katastrof środowiskowych w historii tych krajów. Sąd Prowincjonalny w La Coruna uznał kapitana Prestige za niewinnego i odważnie sprawującego swe obowiązki zawodowe w ramach usiłowania uratowania statku i zapobieżenia szkodom środowiskowym. W wyniku nacisków władz hiszpańskich kapitan zmuszony został do podjęcia działań doprowadzających do zniszczenia zbiornikowca w czasie jego przebywania na morzu, w okropnych warunkach, zanim przełamał się na dwie części i zatonął w pobliżu brzegu. Partnerzy Społeczni odmówili zaakceptowania płacenia przez marynarzy tak wysokiej ceny, gdy władze morskie zwalnia się z wszelkiej odpowiedzialności.

Sytuacja ta raz jeszcze ilustruje, że kryminalizacja marynarzy jest rozszerzającą się tendencją, która poważnie niszczy wizerunek sektora, jako miejsca zatrudnienia. Partnerzy Społeczni obawiają się, że taki wyrok wpłynie negatywnie na atrakcyjność karier marynarskich. W cza-

się, kiedy ETF i ECSA, wspólnie z Komisją Europejską, mają na celu promowanie europejskiej profesji morskiej, wyrok Sądu Najwyższego przekazuje całkowicie niewłaściwy sygnał. Kryminalizuje marynarzy bez dowodów i akcentuje konieczność nadzoru i wdrożenia Wytycznych IMO-MOP ws. sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego. Nowe wytyczne UE dot. miejsc schronienia stworzone zostały wspólnie z branżą żeglugową celem powtórzenia się błędów mających miejsce w trakcie wypadków Prestige i MSC Flaminia. W swej deklaracji wspólnej Partnerzy Społeczni deklarują pełne poparcie kapitana Mangouras'a i strony obrony. ETF i ECSA gotowi są zademonstrować publicznie swą solidarność i z determinacją opowiadać się przeciwko tendencji kryminalizowania marynarzy.

### Europejscy Partnerzy Społeczni wzywają do wytycznych ws. zajmowania się wirusem Zika



**W deklaracji wspólnej, przyjętej w ramach posiedzenia Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego, ETF i ECSA zwróciły uwagę na zagrożenia związane z wirusem Zika dla załóg statków i wyraziły potrzebę sporządzenia wytycznych dotyczących ich ochrony w trakcie zawinąć do portów w krajach zagrożonych. Z pełnym zadowoleniem przyjęły i zalecają Międzynarodowe Wytyczne przekazane spółkom żeglugowym przez ITF i brytyjską Izbę Żeglugową, w których omówione są środki zaradcze i informacje na temat zagrożeń zdrowia i objawów.**

Partnerzy społeczni wzywają wszystkich odnośnych interesariuszy morskich, zwłaszcza zaś Państwa Członkowskie, organizacje międzynarodowe, armatorów i członków załóg, do podjęcia niezbędnych środków zapobiegawczych zapewniających zdrowie i bezpieczeństwo marynarzy oraz przekazania kapitanom wymaganych informacji i środków umożliwiających stosowanie wytycznych międzynarodowych. W tym kontekście odnoszą się do informacji przekazanych przez ITF, WHO oraz EU SHIPSAN. Zarówno ETF jak i ECSA zobowiązują się zachęcać swych członków do szerokiego rozpowszechniania dostępnych informacji i wytycznych oraz wezwać Państwa Członkowskie UE do wspierania walki z wirusem Zika w obszarach zainfekowanych.



### Finansowany przez UE projekt ETF i ECSA



Europejscy Partnerzy Społeczni w transporcie morskim stworzyli wspólny projekt obejmujący trzy różne filary. Po pierwsze ETF i ECSA rozpoczęły rokowania nad propozycją Porozumienia Partnerów Społecznych (SPA) zmieniającego Dyrektywę 2009/13/EC dla zapewnienia zgodności z poprawkami z roku 2014 do Konwencji Pracy na Morzu, 2006. Rokowania przebiegały dobrze a komitet redakcyjny zakończył niedawno swą pracę. Zwrócono się do Komisji o przekazanie analizy prawnej projektu tekstu dla umożliwienia dokonania postępu w zakresie zawarcia ostatecznego porozumienia. Oczekuje się, że ETF i ECSA ostatecznie przedłożą swe Porozumienie zarówno Radzie jak i Parlamentowi Europejskiemu na podstawie Art. 155 TfUE.

Oprócz wspomnianego wyżej filara, ETF i ECSA zaczęły pracę nad przeprowadzeniem analizy znaczenia dla branży żeglugowej, której cel jest w istocie dwojaki: z jednej strony, zidentyfikowanie istniejących funduszy UE w zakresie praktyk i szkolenia (drugi filar projektu), a z drugiej, zidentyfikowanie i zebranie istniejących regulacji UE w tym zakresie, a także najlepszych praktyk w odniesieniu do zdrowia i bezpieczeństwa (trzeci filar). Wnioski w zakresie tych dwóch filarów powinny być dostępne pod koniec roku 2016.

### Studium reprezentatywności

MTS zaangażowana była aktywnie w studium realizowane przez Fundację Europejską na rzecz Poprawy Warunków Życia i Pracy (Eurofound) mając na celu dokonanie oceny reprezentatywności zarówno partnerów społecznych, jako i ich odnośnych członków, celem zapewnienia najwyższej, jakości informacji uzyskiwanych przez konsultanta Komisji. Studium zakończono z powodzeniem i należy odnotować, że zgodnie z Eurofound reprezentatywność zarówno ETF jak i ECSA uznano za niekwestionowaną.

### Dobre uczestnictwo afiliantów regionalnych w Komitecie Bałtyckim



W dnia 27-28 kwietnia w Kłajpedzie, Litwa, odbyło się spotkanie Komitetu Bałtyckiego, a wzięło w nim udział ponad 50 uczestników ze związków zawodowych w krajach położonych wokół M. Bałtyckiego. Uczestnicy uznali za sukces inspekcje dokonane w roku 2015. Związki były w stanie dokonać inspekcji wielu statków i odzyskać zaległe wynagrodzenia dla marynarzy. Mówiąc ogólnie, związki zgłosiły bardzo dobrą współpracę z agentami kontroli państwa portu. Transpozycja MLC 2006 do prawa UE za pomocą wdrożenia Dyrektywy ws. obowiązków państwa bandery oraz Dyrektywy ws. Kontroli Państwa Portu uznano za skuteczne i przydatne.

Przeprowadzono dyskusję na temat kampanii Europa Fair Transportu oraz sposobu jej zintensyfikowania, na temat kampanii lashingowej ITF/ETF oraz jak ułatwić komunikację między marynarzami i dokerami. Spotkanie stanowiło także okazję do przygotowania tradycyjnego Tygodnia Akcji, zaplanowanego na dni od 5 do 9 września 2016, oraz uaktualnienia uczestników na temat najnowszych prac w Sekcji Dokerów i Sekcji Transportu Morskiego. Uczestnicy z Polski poinformowali o zorganizowanych przez nich akcjach związkowych i o CBA zawartym z DCT Gdańsk. Wyrazili wdzięczność za pomoc otrzymaną w tej kwestii od ITF i ETF.



# PRZYŁĄCZ SIĘ DO NAS!

- ❖ Czy warto mieć przedstawicieli przy ILO, IMO, EU i innych ciałach międzynarodowych, gdzie rozstrzyga się o warunkach pracy i życia Marynarzy?
- ❖ Czy warto mieć świadomość, że ITF to ponad 700 związków zawodowych w różnych sektorach transportu na całym świecie, zdolnych uczynić pomocy Marynarzom w potrzebie?
- ❖ Czy jesteś gotów przyjąć na siebie część ciężaru funkcjonowania i przyszłego rozwoju ITF?

Jeśli **TAK**

Również **TY** możesz być częścią 4.5 milionowej, ogólnoswiatowej rodziny ITF!

Wystarczy wypełnić poniższą deklarację i odesłać ją na jedną z adresów Organizacji wchodzących w skład **Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.**



## DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

Ja niżej podpisany/a deklaruje wstąpienie do Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”.

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

Zonowiczuję się do regularnego opłacania składek związkowych w wyrazie zgody na ich pobieranie przez zarządcę z mojego wynagrodzenia.

NSZZ

**SOLIDARNOŚĆ**

Nazwisko

Imię

PESEL

Adres zamieszkania - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Nr domu

Nr lokalu

Telefon

Telefon komórkowy

Adres e-mail

Zakład pracy

Adres - miejscowość

Kod pocztowy

Ulica

Numer

Wypełnić i przesyłać pocztą na adres: NSZZ „Solidarność”, ul. 1 Maja 100, 00-613 Warszawa, tel. 22 634 10 10, fax 22 634 10 11, e-mail: sekretariat@nszz.org.pl, www.nszz.org.pl

Data

Podpis

**Suma  
odzyskanych  
zaległych wynagrodzeń  
(2014)**



\*Zawiera 19 mln USD odzyskanych z jednej firmy, z ponad 28 statków

(2015)



Każdego roku związki afiliowane przy ITF odzyskują od armatorów miliony dolarów zaległych i zaniżonych płac marynarzy (często wcale nie wypłaconych). Czasami powodem tego stanu rzeczy jest brak Układów Zbiorowych. Bywa też, że akceptowany Układ Zbiorowy został przez armatora podpisany, ale armator systematycznie oszukuje załogi i ich rodziny przez prowadzenie systemu „podwójnych list płacowych”.

„Tanie bandery” nie są dla twojej wygody. ITF istnieje po to, by pomagać załogom tych statków!

ARMATOR.....  
STATEK.....  
BANDERA.....  
STANOWISKO.....  
AGENT POŚREDNICZĄCY.....  
DATA URODZENIA.....  
NAJBLIŻSZY KREWNY.....  
KONTAKT DO KREWNYCH.....

SKŁADKI BĘDĘ OPLACAŁ rocznie/półrocznie

JAKICH DZIAŁAŃ OCZEKUJESZ OD ZWIĄZKU.....  
.....

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność"  
jest organizacją NIEZALEŻNĄ od armatorów  
i nigdy nie ujawnia faktu wstąpienia do Związku.

ul. Szarotki 8  
71-604 Szczecin  
tel. 91 422-33-11  
szczecin@nms.org

ul. Waszyngtona 34/36  
81-342 Gdynia  
tel. 58 621 85 43  
gdynia@nms.org.pl

[www.solidarnosc.nms.org.pl](http://www.solidarnosc.nms.org.pl)

JOIN THE ITF FAMILY

PRZYŁĄCZ SIĘ  
DO MARYNARSKIEJ  
RODZINY ITF



**National Maritime Section  
NSZZ "Solidarność"**

Wypełnij formularz na odwrocie wraz z deklaracją i odeślij do

Krajowej Sekcji Morskiej  
Marynarzy i Rybaków  
NSZZ "Solidarność"



# Porady dla marynarzy

## Aplikacja ITF dla marynarzy

Przypominamy o darmowej aplikacji ITF Seafarers, dzięki której można sprawdzić czy statek jest pokryty układem zbiorowym oraz znaleźć dane kontaktowe do inspektora ITF na całym świecie z danymi afiliowanych związków w danym kraju.

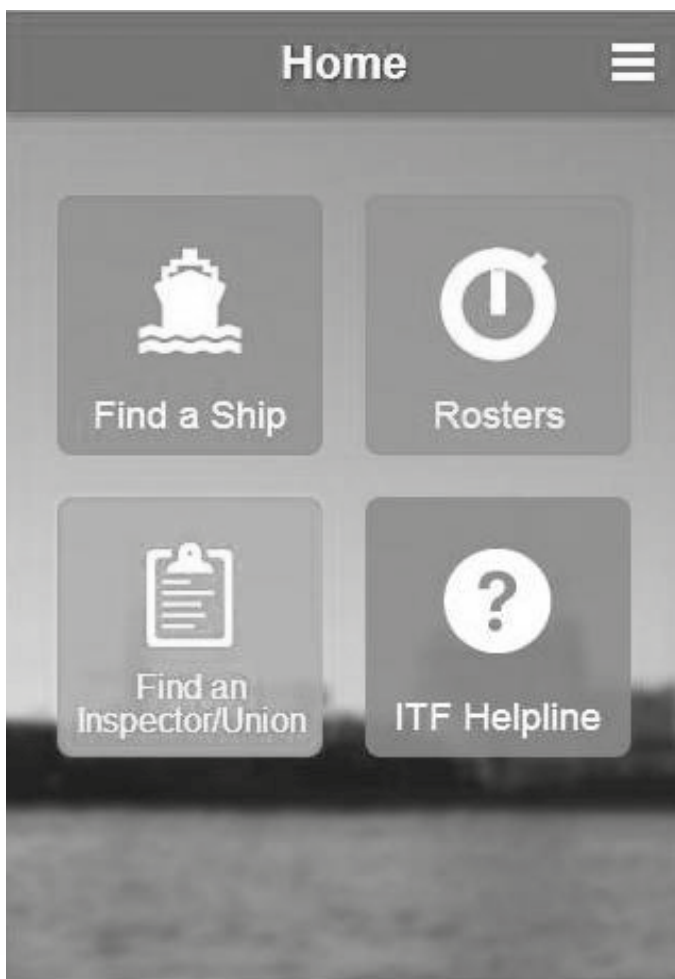
W aplikacji można również skorzystać z infolinii „HelpLine” w razie nagłej potrzeby.

Zachęcamy do pobrania:

**Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia iOS**

**Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia Android**

Wyszukiwarka znajduje się również na stronie [www.itf.seafarers.org](http://www.itf.seafarers.org)



## Zmiany w składkach dobrowolnych na NFZ

**Od 9 listopada 2015r. okres, w którym nie było się objętym ubezpieczeniem zdrowotnym (mającym wpływ na naliczanie opłaty dodatkowej przy ubezpieczeniu dobrowolnym) nie wlicza się do okresu zatrudnienia marynarzy na statkach morskich o obcej przynależności.**

W związku z przypadkami niewłaściwej interpretacji przepisów przez niektórych pracowników NFZ Organizacja Marynarzy Kontraktowych wystąpiła do NFZ o udzielenie jednolitej i spójnej informacji w tym zakresie. W wyniku tych działań, NFZ potwierdził, że od dnia 9 listopada 2015 r. do okresu, w którym nie było się objętym ubezpieczeniem zdrowotnym (mającym wpływ na naliczanie opłaty dodatkowej przy ubezpieczeniu dobrowolnym) **nie wlicza się okresu zatrudnienia marynarzy na statkach morskich o obcej przynależności.**

Powyższe wynika z dodania w sierpniu 2015 r. do ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych nowego przepisu (art. 68 ust. 8a) obowiązującego od 9 listopada 2015 r.

Przypominamy, że marynarze zamieszkujący w Polsce i pracujący na statkach pod obcą banderą mogą ubezpieczyć się w Polsce dobrowolnie zawierając umowę dobrowolnego ubezpieczenia zdrowotnego z oddziałem wojewódzkim Narodowego Funduszu Zdrowia, właściwym dla miejsca zamieszkania marynarza na terytorium Polski. Objęcie marynarza dobrowolnym ubezpieczeniem zdrowotnym uzależnione jest od wniesienia opłaty na rachunek NFZ, której wysokość uzależniona jest z kolei od okresu, w którym marynarz nie był objęty ubezpieczeniem zdrowotnym w Polsce. Wprowadzenie w/w zmiany w ustawie spowodowało, że opłata ta może być znacznie niższa lub może nie być wymagana.

*Janusz Maciejewicz*

## KURS HELM - czy naprawdę jest obowiązkowy...?

**Od pewnego czasu można zauważyć ogłoszenia we wszystkich ośrodkach szkoleniowych na temat kursu Human Element Leadership and Management. Organizacja Marynarzy Kontraktowych postanowiła wyjaśnić, co to jest kurs HELM i czy jest kursem obowiązkowym. Poniżej pełna informacja.**

Obowiązek posiadania kompetencji w zakresie stosowania umiejętności przywódczych i pracy w zespole jest co prawda wymagany zmianami w Konwencji STCW, bo na to powołują się ośrodki, jednak nie ma mowy o obowiązku odbycia dedykowanego szkolenia pod nazwą HELM.

Konferencja w Manili dot. Konwencji STCW w 2010 roku wprowadziła znaczące zmiany m.in. w wymogach szkolenia dla marynarzy i oficerów. Jednym z wymagań

*Piotr Nowicki.*

↳ Konwencji od tego czasu jest posiadanie kompetencji w zakresie stosowania umiejętności przywódczych i pracy w zespole, które muszą być potwierdzone odpowiednim szkoleniem i egzaminem. Warto jednak zwrócić uwagę, iż wymagania te zostały wpisane do ramowych programów szkoleń z podziałem na poziom pomocniczy i zarządzania.

Zmiany z Manili do załącznika do Konwencji STCW w Polsce zostały wprowadzone 17 września 2013 r. Idąc dalej, nowe rozporządzenia wprowadzające powyższe zmiany w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy z działu pokładowego oraz maszynowego zaczęły obowiązywać odpowiednio 5 marca 2014 r. i 25 kwietnia 2014 r.

Zatem osoby, które posiadają nowe dyplomy wydane na podstawie programu szkolenia ww. rozporządzeniami nie muszą odbywać kursu HELM, gdyż nabyli umiejętności przywódcze podczas szkolenia/toku studiów (Zapis zgodności z wymaganiami prawidła STCW jest wpisany na dyplomie). To samo dotyczy osób odnawiających dyplomy na podstawie wypływania wymaganego okresu praktyki morskiej.

Ponadto posiadacze świadectw przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem i dowodzenia siłownią okrętową w świetle obowiązującego rozporządzenia również posiadają na świadectwie zapis dot. umiejętności przywódczych i kierowniczych, więc w tym przypadku wymóg odbycia kursu HELM jest również bezzasadny (o zmianach i warunkach uzupełniania szkoleń w zakresie BRM i ERRM pisaliśmy w Biuletynie Morskim nr 3 (81) oraz w aktualnościach na stronie Organizacji Marynarzy Kontraktowych).

Warto również zwrócić uwagę na fakt, iż pomimo wymogu tych umiejętności Konwencją STCW, urzędy morskie nie wydają druków świadectw dedykowanych dla kursów HELM, gdyż ten zapis widnieje już na wcześniej wymienionych dokumentach. Zatem certyfikat, który dostajemy po ukończeniu szkolenia HELM, jest wydawany jedynie przez ośrodek szkoleniowy, a nie urzędy morskie.

Piotr Nowicki

## Wyjaśnienie z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie ważności dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy i rybaków



Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej

Szanowni Panowie Dyrektorzy,  
(pismo skierowane jest do Dyrektorów Urzędów Morskich w Szczecinie, Słupsku, Gdyni- przyp. red.),

wobec rozbieżności interpretacyjnych dotyczących § 86 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937, z późn.zm), Departament Edukacji Morskiej przedstawia poniższe wyjaśnienia co do zasadności jego stosowania w odniesieniu do dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych marynarzom i rybakom. Konwencja STCW, zgodnie z art. 3, ma zastosowanie do marynarzy służących na statkach morskich, za wyjątkiem okrętów wojennych, jachtów komercyjnych niezaangażowanych w handel, drewnianych statków o prostej konstrukcji oraz statków rybackich. Natomiast do marynarzy zajmujących stanowiska na statkach rybackich ma zastosowanie Konwencja STCW-F.

Przywołany wyżej dyskusyjny § 86 ust. 2 rozporządzenia, ograniczający datę ważności dyplomów w żegludze międzynarodowej, wydanych na podstawie poprzednio obowiązującego rozporządzenia do 31 grudnia 2016 r., odnosi się wyłącznie do dokumentów wydanych na podstawie Konwencji STCW i wynika bezpośrednio z Prawidła 1/15.

Zgodnie z Prawidłem 1/15 Konwencji STCW po 1 stycznia 2017 r. wszystkie dokumenty kwalifikacyjne wydawane przez Państwa Strony na podstawie Konwencji STCW, wydawane powinny być zgodnie ze Zmianami z Manili do załącznika Konwencji STCW. Stąd w rozporządzeniu ograniczono ważność dyplomów wydanych na podstawie poprzednio obowiązującego rozporządzenia w oparciu o wymagania Konwencji STCW sprzed uchwalenia Zmian z Manili do załącznika Konwencji STCW.

W Konwencji STCW-F natomiast nie wprowadzono okresu przejściowego na dostosowanie prawa krajowego. Nie ustalono również daty granicznej, po której wszystkie dokumenty wydawane marynarzom zajmujących stanowiska na statkach rybackich muszą być zgodne z wymaganiami Konwencji STCW-F.

Mając na uwadze powyższe stwierdzić należy, że wydane na podstawie poprzednio obowiązującego rozporządzenia dyplomy marynarzy w żegludze międzynarodowej zachowują swoją ważność wyłącznie do 31 grudnia 2016 r., natomiast dyplomy w rybołówstwie morskim zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane. Dyplomy wydane rybakom, zgodnie § 86 ust. 3 obecnie Obowiązującego rozporządzenia, mogą jednak zostać wymienione na wniosek zainteresowanego na aktualne wzory.

## Ulga abolicyjna nowa interpretacja Ministerstwa Finansów

Dzięki naszym staraniom, 4 listopada br. została wydana interpretacja ogólna Ministra Finansów w sprawie stosowania ulgi, o której mowa w art. 27g ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych w stosunku do marynarzy, mających miejsce zamieszkania w Polsce, uzyskujących dochody z tytułu pracy najemnej na pokładach statków mor-

**skich eksploatowanych w transporcie międzynarodowym w rozumieniu umów o unikaniu podwójnego opodatkowania.**

Krajowa Sekcja Morska NSZZ Solidarność otrzymała pismo od Ministerstwa Finansów w odpowiedzi na liczne monity w sprawie rozbieżności w stosowaniu ulgi abolicyjnej. Z pisma odczytujemy:

„...odpowiadając na wystąpienia przedstawiające problematykę stosowania ulgi, o której mowa w art. 27g ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, do dochodów polskich marynarzy osiągniętych z tytułu pracy na statkach eksploatowanych w transporcie międzynarodowym, uprzejmie informuję, że przedstawione przez Państwa zagadnienie zostało poddane wnikliwej analizie.

Dokonano przeglądu interpretacji indywidualnych oraz orzecznictwa w zakresie stosowania art. 27g ustawy do dochodów marynarzy uzyskiwanych z tytułu pracy na pokładach statków eksploatowanych w transporcie międzynarodowym, wobec których umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania przewiduje metody proporcjonalnego odliczenia. Efektem tych prac jest wydanie przez Ministra Rozwoju i Finansów w dniu 31 października 2016 r. z urzędu interpretacji ogólnej..”

**W świetle nowej interpretacji stwierdza się, że marynarz, mający miejsce zamieszkania w Polsce, uzyskujący dochód z tytułu pracy najemnej na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym, którego dochód, zgodnie z umową o unikaniu podwójnego opodatkowania może być opodatkowany w drugim państwie - lecz faktycznie nie jest z uwagi na szczególne rozwiązania prawa wewnętrznego (zwolnienie) - i do dochodu tego, zgodnie z właściwą umową ma zastosowanie metoda proporcjonalnego odliczenia, jest uprawniony do rozliczenia się w Polsce na zasadach określonych w art. 27 ust. 9 i 9a ustawy, a w konsekwencji przysługuje mu prawo do skorzystania z ulgi, o której mowa w art. 27g ustawy, na zasadach określonych w tym przepisie.**

### Rozliczenie podatkowe marynarza

**O tym, gdzie marynarz zostanie obciążony podatkiem od swoich dochodów, może decydować miejsce, w którym ma on ośrodek interesów życiowych. Pomniejszenie dochodów będzie zależało też od postanowień umów o unikaniu podwójnego opodatkowania.**

Polscy marynarze pracujący na statkach poza granicami Polski podlegają co do zasady opodatkowaniu w Polsce. Wbrew powszechnemu przekonaniu panującemu wśród tej grupy zawodowej przychody uzyskiwane z pracy na statkach nie podlegają automatycznie opodatkowaniu w kraju bandery lub kraju, w którym zarejestrowana jest siedziba przedsiębiorstwa zatrudniającego marynarza.

Zasadą jest, że osoby, które mają stałe miejsce zamieszkania na terytorium Polski, podlegają obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów (przychodów) bez względu na to, w jakim kraju je osiągną. Za osobę mającą miejsce zamieszkania w Polsce uważa się osobę, która posiada w Polsce ośrodek interesów życiowych lub przebywa na terytorium Polski dłużej niż 183 dni w roku.

Organy podatkowe wskazują, że ośrodek interesów życiowych danej osoby znajduje się w Polsce wtedy, gdy osoba ta jest związana z Polską poprzez m.in. więzi rodzinne, towarzyskie, zatrudnienie, miejsce wykonywania działalności gospodarczej. Związek z Polską może również wynikać z posiadania majątku w Polsce (zwłaszcza nieruchomości).

W konsekwencji jeżeli nawet ktoś w Polsce nie przebywał w danym roku podatkowym dłużej niż 183 dni, ale tutaj ma centrum swoich życiowych interesów, czyli ma tutaj najbliższą rodzinę, to najpewniej nadal będzie uznawany za polskiego rezydenta podatkowego i będzie musiał zapłacić podatek.

Zasada nieograniczonego obowiązku podatkowego jest jednak korygowana przez umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania zawarte przez Polskę. Umowy te są zwykle zawierane w oparciu o Modelową Konwencję OECD.

Zgodnie z komentarzem do Modelowej Konwencji OECD do wynagrodzeń załóg statków morskich eksploatowanych w transporcie międzynarodowym stosuje się zasadę, zgodnie z którą dochody podlegają opodatkowaniu w państwie, w którym znajduje się tzw. faktyczny zarząd przedsiębiorstwa. W konsekwencji dla rozstrzygnięcia, która umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania znajdzie zastosowanie, decyduje to, w jakim państwie znajduje się miejsce faktycznego (rzeczywistego) zarządu przedsiębiorstwa eksploatującego statek.

Przez miejsce faktycznego zarządu rozumie się miejsce, gdzie podejmowane są kluczowe decyzje dotyczące zarządzania i spraw handlowych. Zazwyczaj takie miejsce będzie znajdować się tam, gdzie organy firmy (lub osoby sprawujące najwyższe funkcje w firmie) podejmują oficjalnie decyzje.

**Uwaga!** Firma może mieć wyłącznie jedno miejsce faktycznego zarządu.

#### **Właściwa umowa międzynarodowa.**

Jeśli pracodawca marynarza ma zarejestrowaną siedzibę w Singapurze, ale ośrodek decyzyjny znajduje się we Francji, to właściwą do zastosowania dla dochodów polskiego marynarza umową o unikaniu podwójnego opodatkowania będzie umowa polsko-francuska.

Czasami zdarza się jednak, że państwo, w którym znajduje się faktyczny zarząd, nie jest tożsame z państwem eksploatującym statek morski. W takich przypadkach niektóre umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania zastrzegają wyłączne prawo do opodatkowania temu państwu, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa.

Poza kwestią miejsca faktycznego zarządu przy ustalaniu właściwej umowy osoby uzyskujące dochody na statkach powinny dodatkowo śledzić na bieżąco, czy nie zaszły lub nie są planowane zmiany umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, które w istotny sposób wpłyną na rozliczenia podatkowe w Polsce.

W celu uniknięcia podwójnego opodatkowania dochodów możliwe jest skorzystanie z odpowiedniej metody unikania podwójnego opodatkowania. W przypadku, gdy nie ma umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, zastosowanie znajdują ogólne zasady opodatkowania wynikające z ustawy o PIT. W umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania stosowane są dwie metody:

odliczenia proporcjonalnego (kredytu podatkowego) i wyłączenia z progresją.

### Metody unikania opodatkowania

**Metoda odliczenia proporcjonalnego** polega na tym, że dochód osiągnięty za granicą podlega opodatkowaniu w Polsce, ale od podatku, który jest należny w Polsce, można odliczyć podatek uiszczony za granicą w takiej proporcji, w jakiej dochód zagraniczny pozostaje do łącznej kwoty przychodów. **Metoda wyłączenia z progresją** przewiduje, że dochód zagraniczny jest zwolniony z opodatkowania w Polsce, a do dochodu uzyskanego w Polsce obliczamy stopę procentową na podstawie hipotetycznego podatku, jaki byłby zapłacony w Polsce, oraz łącznej kwoty przychodu. W ewidentnie gorszej sytuacji znajdują się osoby uzyskujące dochody, do których stosuje się metodę odliczenia, szczególnie jeśli w Polsce nie osiągają żadnych dochodów

## CENTRUM INTERESÓW ŻYCIOWYCH-INFORMACJE W OPARCIU O INTERPRETACJĘ URZĘDÓW SKARBOWYCH

Minister finansów uznał, że fakt posiadania w Polsce majątku, np. mieszkania, nie może przesądzać o istnieniu w Polsce miejsca zamieszkania danej osoby, podczas gdy osoba taka pracuje w innym kraju i tam przeniosła swoje centrum interesów życiowych. Taki majątek może bowiem być utrzymywany w celach inwestycyjnych (18 października 2006r., DD4/033-01023/IDy/06/1497), może być to związane z chęcią odwiedzin w Polsce np. w trakcie urlopu, czy wakacji (18 października 2006r., DD4/PB6-033-01281/PS/ZKK/06/48), czy też w celu wynajmu (14 kwietnia 2006r., PB6/033-0404-1943/05/Idy).

Urzędy skarbowe uznają, że rozpatrując kwestię ustalenia miejsca zamieszkania na podstawie centrum interesów życiowych należy brać pod uwagę posiadanie w danym kraju centrum interesów osobistych lub gospodarczych. Za „interesy osobiste” należy rozumieć powiązania rodzinne i towarzyskie danej osoby. W praktyce chodzi tutaj o sytuację, w której w danym państwie znajduje się także najbliższa rodzina danej osoby (małżonek i dzieci). Przez „interesy gospodarcze” należy natomiast rozumieć miejsce wykonywania pracy, prowadzenia działalności go-

spodarczej, czy też posiadanie majątku (Urząd Skarbowy w Dębicy, 5 grudnia 2005r., PO I 415/37/05; Izba Skarbowa w Gdańsku, 14 września 2005r., BI/4117-0037/05; Drugi Urząd Skarbowy w Gliwicach, 3 czerwca 2005r., IPD3/415-35/05 PBB1/423-949/05).

Często wskazuje się także, że o posiadaniu centrum interesów życiowych w danym kraju można mówić również, jeżeli dana osoba prowadzi w tym kraju nie tylko działalność gospodarczą, ale także wszelkiego rodzaju inną działalność, w tym polityczną i kulturalną (Urząd Skarbowy Poznań-Śródmieście, 29 grudnia 2004r., ZF/415-62/04; Urząd Skarbowy Poznań-Nowe Miasto, 19 marca 2004r., ZG/4150/13/JWR/04).

Urzędy skarbowe uznawały, że miejsce zamieszkania nie ma nic wspólnego z miejscem zameldowania. Fakt zameldowania stanowi bowiem jedynie o spełnieniu wymogu prawno-administracyjnego. Możliwe jest więc posiadanie miejsca zameldowania w Polsce i jednocześnie centrum interesów życiowych w innym kraju (Urząd Skarbowy Poznań-Śródmieście, 14 kwietnia 2006r., ZD/415-16/06, Urząd Skarbowy w Gnieźnie, 16 lipca 2004r., N-DOFN/415-14/04).

**Interpretacje obejmują tezy wybranych interpretacji urzędów, izb skarbowych, wyroków sądu oraz pisma Ministerstwa Finansów. Publikacje te nie stanowią porady podatkowej czy prawnej i są wyłącznie odzwierciedleniem stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę i stanu prawnego obowiązującego w dacie zaistnienia opisanych przez niego zdarzeń. Pełna treść wybranych interpretacji dostępna jest na stronach internetowych Ministerstwa Finansów**

Informujemy, iż powyższy artykuł posiada charakter stricte informacyjny w oparciu o dostępne materiały dot. rozliczeń podatkowych, zaczerpniętych z niżej wymienionych źródeł. Nie stanowi porady podatkowej prawnej. Jedynym organem wydającym wiążące interpretacje podatkowe jest Izba Skarbowa wydająca je w imieniu Ministra Finansów lub posiadający certyfikat MF Doradcy Podatkowi

Na podstawie:

[www.podatki.biz](http://www.podatki.biz); [www.pt.wieszjak.pl](http://www.pt.wieszjak.pl); [www.mf.gov.pl](http://www.mf.gov.pl);  
[www.prawo.r.pwww.infor.pl](http://www.prawo.r.pwww.infor.pl); [www.us.gov.pl](http://www.us.gov.pl); [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl)



**WYKAZ PAŃSTW Z KTÓRYMI POLSKA MA PODPISANĄ UMOWĘ O UNIKANIU  
 PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA ORAZ OBOWIAZUJĄCE METODY UNIKANIA  
 PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA**

L.p.	Państwo	Rozliczanie dochodów w Polsce	Metoda stosowana do obliczenia należnego podatku
1	Albania	zwolnione	Wyłączenie z progresją
2	Algieria		Nie weszła w życie
3	Arabia Saudyjska	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
4	Armenia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
5	Australia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
6	Austria	zwolnione	Wyłączenie z progresją
7	Azerbejdżan	zwolnione	Wyłączenie z progresją
8	Bangladesz	zwolnione	Wyłączenie z progresją
9	Belgia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
10	Białoruś	zwolnione	Wyłączenie z progresją
11	Bośnia i Hercegowina	zwolnione	Wyłączenie z progresją
12	Bułgaria	zwolnione	Wyłączenie z progresją
13	Chile	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
14	Chiny	zwolnione	Wyłączenie z progresją
15	Chorwacja	zwolnione	Wyłączenie z progresją
16	Cypr	zwolnione	Wyłączenie z progresją
17	Czarnogóra	zwolnione	Wyłączenie z progresją
18	Czeska Republika	zwolnione	Wyłączenie z progresją
19	Dania	zwolnione	Wyłączenie z progresją
20	Egipt	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
21	Estonia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
22	Etiopia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
23	Filipiny	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
24	Finlandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
25	Francja	zwolnione	Wyłączenie z progresją
26	Grecja	zwolnione	Wyłączenie z progresją
27	Gruzja	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
28	Guernsey	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
29	Hiszpania	zwolnione	Wyłączenie z progresją
30	Holandia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
31	Hongkong		Nie weszła w życie
32	Indie	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
33	Indonezja	zwolnione	Wyłączenie z progresją
34	Iran	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
35	Irlandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
36	Islandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
37	Izrael	zwolnione	Wyłączenie z progresją
38	Japonia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
39	Jersey	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
40	Jordania	zwolnione	Wyłączenie z progresją
41	Kanada	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
41	Katar	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
42	Kazachstan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
43	Kirgistan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
44	Korea Płd.	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
45	Kuwejt	zwolnienie	Wyłączenie z progresją

46	Liban	zwolnione	Wyłączenie z progresją
47	Litwa	zwolnione	Wyłączenie z progresją
48	Luksemburg	zwolnione	Wyłączenie z progresją
49	Łotwa	zwolnione	Wyłączenie z progresją
50	Macedonia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
51	Malezja	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
52	Malta	zwolnione	Wyłączenie z progresją
53	Maroko	zwolnione	Wyłączenie z progresją
54	Meksyk	zwolnione	Wyłączenie z progresją
55	Mołdawia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
56	Mongolia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
57	Niemcy	zwolnione	Wyłączenie z progresją
58	Nigeria		Nie weszła w życie
59	Norwegia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
60	Nowa Zelandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
61	Pakistan	zwolnione	Wyłączenie z progresją
62	Portugalia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
63	Republika Płd. Afryki	zwolnione	Wyłączenie z progresją
64	Rosja	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
65	Rumunia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
66	Serbia	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
67	Singapur	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
68	Słowacka Republika	zwolnione	Wyłączenie z progresją
69	Słowenia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
70	Sri Lanka	zwolnione	Wyłączenie z progresją
71	Stany Zjednoczone	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
72	Syria	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
73	Szwajcaria	zwolnione	Wyłączenie z progresją
74	Szwecja	zwolnione	Wyłączenie z progresją
75	Tadżykistan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
76	Tajlandia	zwolnione	Wyłączenie z progresją
77	Tunezja	zwolnione	Wyłączenie z progresją
78	Turcja	zwolnione	Wyłączenie z progresją
79	Ukraina	zwolnione	Wyłączenie z progresją
80	Urugwaj		Nie weszła w życie
81	Uzbekistan	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
82	Węgry	zwolnione	Wyłączenie z progresją
83	Wielka Brytania	zwolnione	Wyłączenie z progresją
84	Wietnam	zwolnione	Wyłączenie z progresją
85	Włochy	zwolnione	Wyłączenie z progresją
86	Wyspa Man	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
87	Zambia		Nie weszła w życie
88	Zjedn. Emiraty Arabskie	opodatkowane	Odliczenie proporcjonalne
89	Zimbabwe	zwolnione	Wyłączenie z progresją

Sporządzono na podstawie strony internetowej Ministerstwa Finansów oraz na podstawie opinii Dr Piotra Radź z Kancelarii Prawno – Podatkowej „Poncyliusz i Radź”, który prowadzi doradztwo podatkowe dla marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność.

Informujemy, iż powyższy artykuł posiada charakter stricte informacyjny w oparciu o dostępne materiały dot. roliczeń podatkowych, zaczerpniętych z wyżej wymienionych źródeł. Nie stanowi porady podatkowej prawnej. Jedynym organem wydającym wiążące interpretacje podatkowe jest Izba Skarbowa wydająca je w imieniu Ministra Finansów lub posiadający certyfikat MF Doradcy Podatkowi.

# Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych



**Informujemy, że zmieniony został numer telefonu do naszej Organizacji.**

**Nowy numer: 91 422 02 02**

## Zapomogi szkoleniowe dla marynarzy

**Komisja OMK przypomina wszystkim marynarzom z naszej Organizacji, którzy mają problemy z zatrudnieniem lub spodziewają się ich w niedalekiej przyszłości, iż mogą korzystać z funduszu zapomóg szkoleniowych.**

**Podwyższenie kwalifikacji zawodowych bądź umiejętności językowych może jedynie poprawić szanse na znalezienie zatrudnienia.**

W związku z ciężką sytuacją na rynku pracy, na początku bieżącego roku Komisja podjęła decyzję o rozszerzeniu oferty szkoleniowej o kursy języka angielskiego przygotowujące do testów Merlins jak i dofinansowaniu kursu spawacza (na uprawnienia PRS) do naszej oferty. Na ostatnim posiedzeniu Komisji rozszerzyliśmy możliwość pomocy marynarzom z działu pomocniczego, którzy chcą uzyskać dodatkowo dyplom kucharza okrętowego i tym samym mieć dodatkową możliwość zamustrowania na stanowiskach OS/Cook oraz AB/Cook.

Komisja OMK będzie indywidualnie rozpatrywać nadesłane wnioski.

Wszystkich zainteresowanych marynarzy należących do naszej Organizacji zapraszamy do kontaktu z biurem pod adresem e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

Jednocześnie przypominamy, iż zapomogi mogą być udzielane jedynie marynarzom należącym do naszej Organizacji przynajmniej 6 miesięcy przed datą rozpoczęcia szkolenia, oraz:

- którzy zgłosili się do naszej Organizacji w terminie do 6 miesięcy po odbyciu szkolenia (kursy wg. regulaminu),
- uzyskali warunki dotyczące zapomogi przed rozpoczęciem szkolenia (kursy pozaregulaminowe, rozpatrywane indywidualnie).

T.L.

## Problem z Samsung Galaxy Note 7

**United States Coast Guard wydało cyrkularz na temat niebezpieczeństwa zapalenia się telefonów Samsung Galaxy Note 7.**

Według informacji przedstawionych w cyrkularzu, w ciągu ostatniego miesiąca zgłoszono 92 przypadki przegrzania baterii, z których 26 dotyczyło oparzeń, a w 55

nastąpiło uszkodzenie urządzenia. Problem związany jest głównie z bateriami litowo - jonowymi, gdzie podczas normalnego użytkowania i ładowania telefony się przegrzewały i wybuchały.

Niektórzy armatorzy wystosowali już do swoich załóg informacje na temat zmiany problematycznych modeli. Ma to również związek z restrykcjami wprowadzanymi przez linie lotnicze i zakazem używania telefonu na pokładzie samolotu. Szczegółowa treść cyrkularza dostępna na stronie : [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

P.N.

## Świadectwa GOC/ROC - czy trzeba wymienić?

**Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność uzyskała informację od Urzędu Komunikacji Elektronicznej w sprawie wymiany niektórych druków świadectw ogólnych operatora GMDSS i świadectw ograniczonych.**

W przypadku gdy na obecnym świadectwie w jego treści widnieje zapis „STCW 78/95” to można wystąpić do Urzędu Komunikacji Elektronicznej z wnioskiem o jego wymianę na druk obowiązujący z zapisem „STCW”. Przy wymianie druku daty wydania oraz ważności pozostają te same.

UKE zaznacza, że obecnie nie obowiązuje termin ostateczny, przed którym świadectwa muszą być wymienione.

Pojawiło się jednak kilka sytuacji, w których to armator zwrócił uwagę marynarzowi na wymianę świadectwa.

Wymiana świadectwa zwolniona jest z opłaty (wypełniając wniosek w kolumnie „Przyczyna wnioskowania o wymianę” należy wpisać - z urzędu).

Do wypełnionego wniosku o wymianę świadectwa należy dołączyć oryginał świadectwa lub jego kserokopię oraz jedno aktualne zdjęcie.

Wymienione świadectwo zostanie wysłane na adres wskazany we wniosku w terminie do 7 dni od zarejestrowania wniosku.

Wniosek do pobrania na stronie [www.uke.gov.pl](http://www.uke.gov.pl) lub [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

P.N

## Uwaga na kolejnych oszustów proponujących zatrudnienie!!!!

**Prosimy o zachowanie szczególnej ostrożności, ponieważ oszust podszywający się pod znanego armatora ConocoPhilips posługuje się świetnie podrobioną**

**stroną internetową i adresem e-mail prawie identycznym, jak adres e-mail firmy ConocoPhillips.**

Oferta ma na celu wyłudzenie danych osobowych, skanów dokumentów i UWAGA: zeskanowanego wzoru podpisu, który składa się zazwyczaj pod kontraktem.

Marynarz przesłał do nas otrzymaną ofertę pracy do sprawdzenia, Naszą wątpliwość wzbudził fakt, że oferta została przesłana z katarskiego oddziału firmy, po sprawdzeniu okazało się że Firma Conoco Phillips nie ma tam filii swojego biura. W związku z dużymi wątpliwościami autentyczności oferty, zostało wysłane zapytanie bezpośrednio do biura głównego armatora. W odpowiedzi marynarz otrzymał informację j/n.:

*“Please be advised that ConocoPhillips’ has become aware of activities where criminals are using our name and logos in employment scams, and we believe you received a fraudulent communication. These scams can appear professional, so we appreciate you reaching out to us and encourage you to stop any communication with this entity. Action is taken to shut down these scammers whenever available, and we would like to remind you that ConocoPhillips and our affiliated companies will never ask for fees or upfront payments during the recruitment process or as part of an offer of employment, nor will ask for new hires to pay any fees associated with their employment, including visa applications. If you believe your identity or personal information has been compromised we encourage you to contact your local authorities. Please send any emails you received regarding this scam to HRCallCenter@ConocoPhillips.com.”*

*Thank you again for your diligence in reporting this to us.  
Thank you,  
HR Connections*

**Poniżej adres fałszywej strony internetowej:**

<http://www.conocophillips.qa/who-we-are/Pages/contact-conocophillips-qatar.aspx>

**oraz fałszywego adresu e-mail**

[career@conocophillip.com](mailto:career@conocophillip.com). ( adres e-mail różni się tylko brakiem jednej litery w adresie)

**Zalecamy bardzo dokładne sprawdzanie otrzymywanych ofert.**

B.S.

**Kolejny marynarz z naszej Organizacji otrzymał bardzo dobrą ofertę pracy od oszusta podszywającego się pod znana firmę OASIS PERTOLEUM.**

Oszust przesłał po wstępnej korespondencji kontrakt wraz z warunkami zatrudnienia, oferując stanowisko kadeta za kwotę 4800 USD

**PRZYPOMINAMY KOLEJNY RAZ:**

Fałszywe oferty składane są najczęściej w celu wyłudzenia pieniędzy jak i kradzieży danych osobowych.

Sugerujemy sprawdzenie wiarygodność co do osoby i adresu e-mailowego i proponujemy zweryfikować dane pisząc na oficjalnie podany adres e-mailowy dostępny na oficjalnej stronie firmy.

Sugerujemy nie wysyłać skanów dokumentów, SKANÓW PODPIANEGO KONTRAKTU przed potwierdzeniem wiarygodności oferującego zatrudnienie.



Na zdjęciu: ostatnia strona „kontraktu” z charakterystycznymi złotymi pieczęciami

**Pismo OMK do Komendy Wojewódzkiej Policji w sprawie postępowania w wypadku podejrzenia o wyłudzenie danych osobowych.**

**W związku z faktem, że większość marynarzy zgłasza się do nas celem sprawdzenia otrzymanej oferty pracy po wysłaniu zeskanowanych dokumentów i skanu podpisanego przez siebie kontraktu, OMK postanowiła wystąpić z pismem do policji, co robić w wypadku podejrzenia wyłudzenia kopii danych osobowych ( treść pisma poniżej).**

**Komenda Wojewódzka Policji  
w Szczecinie  
ul. Małopolska 47  
70-515 Szczecin**

*Jesteśmy organizacją związkową skupiającą ponad 1400 marynarzy z całej Polski.*

*W ostatnim czasie otrzymujemy coraz więcej sygnałów od marynarzy o pojawianiu się fałszywych ofert pracy od oszustów podszywających się pod armatorów zagranicznych proponujących zatrudnienie.*

*Procedura kontaktu oszusta z marynarzem wygląda następująco:*

- *Marynarz otrzymuje świetną ofertę pracy na e-maila wraz z załącznikiem w postaci firmowego druku aplikacji do wypełnienia (w aplikacji marynarz podaje swoje dane osobowe, dane dotyczące posiadanych dokumentów i certyfikatów uprawniających do wykonywania pracy na morzu ) z prośbą o jej odesłanie.*
- *Następnie marynarz otrzymuje zwrotną informację, że armator jest zainteresowany kandydaturą, propo-*



nuje najczęściej bardzo dobre wynagrodzenie, przesyła w załączniku proponowane warunki zatrudnienia wraz z kontraktem, prosi o podpisanie dokumentu, zeskanowanie i odesłanie e-mailem. Prosi również o przesłanie skanów Książeczki Żeglarskiej, paszportu oraz posiadanych certyfikatów, często prosi o wpłatę jakiejś kwoty na tzw koszty załatwienia dokumentów wizowych, etc.

- Po wykonaniu zaleceń, kontakt się urywa.

Od kilku lat prowadzimy kampanię na rzecz informowania marynarzy o trwającym procederze i zalecamy szczególną ostrożność w przysyłaniu swoich danych osobowych oraz skanów dokumentów, dokonywania jakichkolwiek wpłat przed dokładnym sprawdzeniu otrzymanej oferty.

Marynarze zwracają się do nas o sprawdzenie danej oferty pracy, ale robią to niejednokrotnie za późno, już po przesłaniu swoich danych.

Sprawę utrudnia fakt coraz bardziej skutecznego podszywania się oszustów pod autentyczne strony internetowe znanych armatorów, adresów e-mail różniących się od oryginalnych jedną literą.

W związku powyższym zwracamy się z prośbą o udzielenie informacji, w jaki sposób marynarz może zgłosić na Policję fakt podejrzenia wyłudzenia swoich danych osobowych, czy są przewidziane jakieś procedury zgłoszenia takiego wyłudzenia, aby zabezpieczyć ewentualne przyszłe niebezpieczeństwo ich wykorzystania.

Nadmieniamy, że oszust oprócz skanów dokumentów, posiada niejednokrotnie zeskanowany podpis marynarza z podpisanego kontraktu.

Prosilibyśmy również o odpowiedź, czy Policja ma obowiązek przyjmując takie zgłoszenie. Jeżeli tak, to na jakiej podstawie.

Prosilibyśmy również o podanie informacji, czy istnieje procedura / wydział / instytucja do zgłaszania danych oszustów wyłudzających dane osobowe / pieniądze w postaci jakiegos rejestru adresów e-mail, adresów stron internetowych fałszywych pracodawców.

Licząc na pomoc w tej niezwykle istotnej dla bezpieczeństwa i ochrony danych osobowych marynarzy sprawie - Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „S”

**W dniu 08/12 otrzymaliśmy odpowiedź z Komendy Policji, której treść przekazujemy poniżej:**

W odpowiedzi na pismo z dnia 28 listopada 2016 r. dot. fałszywych ofert pracy informuję, iż sposób postępowania, jednolity dla każdej osoby pokrzywdzonej przestępstwem, został określony w przepisach kodeksu postępowania karnego - ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r.

Kodeks postępowania karnego, zaś statut pokrzywdzonego uzyskuje się poprzez fakt pokrzywdzenia przestępstwem. (art. 49. § 1. Pokrzywdzonym jest osoba fizyczna lub prawna, której dobro prawne zostało bezpośrednio naruszone lub zagrożone przez przestępstwo). W tym zakresie przepisy przewidują jedynie pewne odrębności wynikające z trybu

ścigania przestępstw tj. dla przestępstw ściganych z urzędu, na wniosek pokrzywdzonego lub z oskarżenia prywatnego.

Dla ustalenia, czy i z jakim dokładnie przestępstwem mamy do czynienia, a w konsekwencji przewidzianego dla niego trybu ścigania, niezbędne jest złożenie zawiadomienia o przestępstwie np. ustnie do protokołu lub pisemnie.

W tym ostatnim przypadku może zaistnieć jednak potrzeba uzupełniania informacji zawartych w zawiadomieniu (art. 307. § 1. Jeżeli zachodzi potrzeba, można zażądać uzupełnienia w wyznaczonym terminie danych zawartych w zawiadomieniu o przestępstwie lub dokonać sprawdzenia faktów w tym zakresie).

Zawiadomienie o przestępstwie może zostać złożone w każdej jednostce Policji. Zgodnie jednak z właściwością miejscową może być ono przekazane do prowadzenia tej jednostce, w obrębie której przestępstwo zostało popełnione (Czyn zabroniony uważa się za popełniony w miejscu, w którym sprawca działał lub zaniechał działania, do którego był obowiązany, albo gdzie skutek stanowiący znamię czynu zabronionego nastąpił lub według zamiaru sprawcy miał nastąpić - art. 6 § 2 kodeksu karnego).

Po otrzymaniu zawiadomienia o przestępstwie organ powołany do prowadzenia postępowania przygotowawczego obowiązany jest niezwłocznie wydać postanowienie o wszczęciu bądź o odmowie wszczęcia postępowania (art. 305b kpk). O podjętej decyzji procesowej (a więc o wszczęciu, odmowie wszczęcia albo umorzeniu postępowania) organ ścigania zawiadamia min. osobę/podmiot, które złożyły zawiadomienie o przestępstwie, oraz ujawnionego pokrzywdzonego (art. 305b kpk). Na postanowienie zarówno o odmowie wszczęcia lub o umorzeniu postępowania pokrzywdzonemu przysługuje zażalenie.

Konkludując, osoba pokrzywdzona przestępstwem ma prawo złożyć zawiadomienie o tym fakcie w każdej jednostce Policji, gdzie w zależności od ustaleń zarówno w kwestii tego, czy przestępstwo w myśl przepisów prawa faktycznie zostało popełnione a także odnośnie dalszej procedury postępowania, zostaną podjęte stosowne decyzje.

**Niewątpliwie jednak najbardziej skuteczną formą ochrony przed przestępstwami popełnionymi z wykorzystaniem Internetu jest zachowanie ostrożności, szczególnie gdy skuteczność określonych czynności wiąże się z udostępnianiem danych osobowych. Wszelkie, nawet najmniejsze wątpliwości co do wiarygodności otrzymywanych ofert, powinny być skutecznym hamulcem zarówno w operowaniu informacjami na swój temat jak i dokonywaniem określonych płatności/przelewów.**

Naczelnik Wydziału Dochodzeniowo-Śledczego  
mł. asp. Mirosław Okraska

B.S.

**Kolejne Seminarium dla marynarzy z OMK.  
Podatki, PSC, MLC.**

**W dniu 08/11 odbyło się kolejne seminarium przeznaczone dla marynarzy z OMK.**

W tym roku wprowadziliśmy nowe tematy tj. konwencja MLC z punktu widzenia inspektorów ITF, Inspektorów PSC, Związku Zawodowego w aspekcie nowych uprawnień nadanych marynarzom.

Zaproszeni goście Adam Mazurkiewicz – Inspektor ITF ze Szczecina oraz Bogusław Smogór – Główny Inspektor z Inspektoratu Państwa Portu w Szczecinie przedstawili zasady pracy inspektoratów oraz wybrane elementy z Konwencji MLC. Tymoteusz Listewnik, Przewodniczący OMK przedstawił zagadnienie związane z procedurą składania, przyjmowania i rozpatrywania skarg marynarskich w świetle MLC.



Obecna sytuacja podatkowa, możliwe zmiany w najbliższym czasie jak i odpowiedzi na szczegółowe pytania z sali zostały udzielone przez dr Piotra Radzia ze szczecińskiej grupy doradczco - księgowej Poncyliusz i Radź.



T.L

### Informacja dla marynarzy należących do OMK o ubezpieczeniu NNW.

Przypominamy, że Marynarze należący do OMK są objęci ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

- Marynarze należący do OMK poniżej 5 lat, są objęci ubezpieczeniem i wypłatą odszkodowania w razie NNW najbliższym ( po upływie 5 lat przynależności do OMK pakiet poszerzony zostanie o wypłatę odszkodowania z tyt. uszczerbku na zdrowiu )
- Marynarze należący do OMK powyżej 5 lat, są ubezpieczeni od NNW oraz wypłatą odszkodowaniem z tytułu uszczerbku na zdrowiu.
- Marynarze należący do OMK powyżej 10 lat, są ubezpieczeni od NW oraz wypłatą odszkodowania z tytułu uszczerbku na zdrowiu w wyższej kwocie.

W razie konieczności, prosimy o skorzystanie z wybranej metody zgłoszenia zdarzenia:

1. On line: <http://www.pzu.pl/szkody-i-roszczenia>
2. Za pośrednictwem infolinii: 801 102 102.
3. Osobiście w najbliższym Oddziale PZU, podając numer polisy.

Informację o numerach polis można uzyskać w biurze OMK.

Przypominamy również, że ubezpieczeniem objęci są marynarze, którzy mają regularnie opłacane skład-



W tym roku największym zainteresowaniem, podobnie jak w ubiegłym roku, cieszył się panel poświęcony podatkom marynarskim.

ki członkowskie. Bądź fair wobec swojej Organizacji i terminowo realizuj podjęte przez Ciebie zobowiązania wynikające z przynależności do OMK/ITF. Nasz serwis pomocowy jest finansowany tylko ze składek członkowskich. Nie wiesz, kiedy będziesz musiał z niego skorzystać.

### Mikołajki dla dzieci marynarzy z OMK.

05/12 OMK zorganizowała zabawę Mikołajkową dla dzieci marynarzy należących do naszej Organizacji. Liczne zabawy, konkursy, specjalny występ Iluzjonisty oraz wizyta Świętego Mikołaja wraz z paczkami, które przekazał dzieciom spotkało się z dużym entuzjazmem ze strony uczestniczących. Dla dzieci marynarzy spoza Szczecina Mikołaj przygotował paczki, które przekazane zostały pocztą do 20/12

Do zobaczenia za rok.



# HISTORIA - HISTORIA - HISTORIA

## Bandera polska część II

### Odrodzenie floty Rzeczypospolitej Polskiej.

Budowę swojej potęgi morskiej Rzeczpospolita rozpoczęła od podstaw.

Rozumie budowę floty Król Zygmunt III, na szerokiej podstawie pragnie budowę floty oprzeć Król Władysław IV.

Niestety, po jego śmierci ta wspaniała myśl nie znajduje spadkobiercy.

W 1863 r. spotykamy się z ostatnią próbą stworzenia floty polskiej.

Warunki zewnętrzne i wewnętrzne czasów porozbiorowych były jednakże niekorzystne.

### Rok 1918.

Wojna europejska obudziła i podsyła nadzieje polskie. Hasło: „Polska wolna, niezależna z dostępem do morza!” obiega wszystkie dzielnice, rewoltuje tłumy. Dokąd jednak zwycięzcami są państwa centralne, dotąd hasło to jest marzeniem.

Następuje rok 1918. Hasło „Polska z dostępem do morza” nabiera form rzeczywistych, nadzieje zdają się być bliskie spełnienia. Jeszcze nie zdołał kraj otrząsnąć jarzma niewoli, jeszcze na kresach Polski buchają płomienie wojny, jeszcze daleko Traktat Wersalski i nieoznaczone granice państwa, gdy Naczelnik Państwa, przewidując drogi rozwoju Polski, powołuje do życia sekcję marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.

Oдноśny dekret brzmi:

### DEKRET O UTWORZENIU SEKCJI MARYNARKI.

*Z dniem 28 listopada 1918 r. rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki, Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.*

*Warszawa, 28 listopada 1918 r.*

*(-) Józef Piłsudski.*

Powyższy zwięzły dekret był pierwszą podstawą prawną istnienia marynarki.

Flota polska w 1918 r. nie istniała nawet w cząstkowej ilości. Polska posiadała zaledwie garść marynarzy, rozbitków flot przeważnie austriackiej, rosyjskiej, którzy w czasie pamiętnych dni listopadowych przypadkowo niemal znaleźli się w Warszawie.

Z nimi właśnie jeszcze za czasów okupacji niemieckiej admirał Kazimierz Porębski tworzy Stowarzyszenie „Bandera Polska”, wokoło którego grupują się marynarze polscy.

W czasie przewrotu listopadowego Stowarzyszenie to odgrywa czynną rolę przy rekwirowaniu floty niemieckiej.

Niemcy podczas okupacji przy Generalnym Gubernatorstwie Warszawskim posiadali „Schiffahrtabteilung”. „Schiffahrtabteilung” posiadało, jako flotyllę wiślaną, kilka uzbrojonych statków i motorówek.

Flotyllę tę zdołano w porę uratować dla Państwa Polskiego. Flotylla ta przechodzi pod zarząd Sekcji Marynarki Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Z chwilą, gdy wiadomość o utworzeniu Sekcji Marynarki została urzędowo obwieszona, z marynarki byłych państw zaborczych zaczęli napływać oficerowie i marynarze szeregowi.

Punktem zbornym był Modlin.

Z uwagi na brak pomieszczenia, ekwipunku, władze zmuszone były kilkuset marynarzy odesłać do domów, pozostawiając zaledwie ilość niezbędną.

Z pozostałych utworzono Batalion Morski, a flotyllę zaczęto uzbrajać, licząc się z możliwością zbrojnego zatargu z Niemcami.

Batalion Morski uzupełniano ochotnikami i poborowymi. Prace w Sekcji Marynarki powoli postępowały naprzód.



Na zdjęciu: Bogumił Nowotny-powołany przez Marszałka Józefa Piłsudskiego Szef Sekcji Marynarki

Zdjęcie : ze zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

W następnym wydaniu Biuletynu Morskiego przedstawimy dalszą historię powstawania polskiej bandery, rok 1919.

B.S.

Opracowano na podstawie „Z historii polskiej bandery”, reprintu wydawnictwa „Odrodzenie Polski Karola Meperta” - „Flota Polska” - wydanie pamiątkowe ilustrowane 1921, wydane pod protektoratem Szefa Departamentu Morskiego Kazimierza Porębskiego.

ROBACZKOWY U CZŁOWIEKA		GROMADA KONI	BICZ SPLECIONY Z RZEMIENI NISKA KANAPA	MUZYKA, KTÓRA POWSTAŁA W USA	NOGA PSA	PRZYŁĄDEK W GRECJI	DO WYWIE- SZANIA FLAG
DUŻY WĄŻ	34		8	21		PRZEDWO- JENNY AKTOR	PIECZYWO ŻYDOWSKIE
	3	16		STAN W USA			
BUDOWLA NA MIEJSKIM RYNKU			19		K WŚRÓD PIERWIAS- TKÓW	9	15
				KONSUMENT POWSZEDNIE- GO CHLEBA			36
BEZDUSZNA MASZYNA							
RYBA Z WĄSAMI							5
	22		14			PRZEŁOŻONY OPACTWA	DRĄG O ZAOSTRZONYM KOŃCU
WULKAN NA SYCYLII		CIENKI PASEK ZE SKÓRY					
RYBIE JAJA						24	2
	30					POLSKA KAWA ROZPUSZ- CZALNA	CZŁONEK UGRUPOWA- NIA AFGAŃSKIEGO
							HURAGAN
JAKOŚĆ, WYGLĄD SKÓRY TWARZY	MODEL SAMOCHODU POLONEZ		SAMIEC OWCY PŁYNIE PRZEZ GRYFICE	MIERZY GŁĘBOKOŚĆ WÓD	PO ZALANIU ZIÓŁ WRZĄTKIEM	7	CZEŚĆ OBRAZU CZŁOWIECZY ŁOS
	29	33				11	12
REŻYSER FILMU "TITANIC"				ZĄŁOGA ŁODZI WIOŚLARSKIEJ			CYGAŃSKIE IMIE ŻEŃSKIE
	25		31				
					KIEDY GŁODNY, TO ZŁY		18
STOLICA ŁOTWY							
SPIS SPRAW SĄDOWYCH		20		ZABIĘG W NIEWYDOL- NOŚCI NEREK		35	4
	23						26
			10			HAŁAS WYWOŁANY PRZEZ KOGOŚ	
							13
							6



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Gratulujemy zwycięzcom, którzy przesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki z poprzedniego wydania Biuletynu Morskiego.

Zapraszamy do rozwiązania naszej kolejnej krzyżówki i do przesłania hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl) do dnia 28/02/2017 r.

Można wygrać koszulkę, smycz i wiele innych nagród. Życzymy powodzenia

**ZAPAMIĘTAJ**

**NSZZ „Solidarność” jest otwartym Związkiem Zawodowym.  
Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię  
prawa do wstąpienia do nas.**

**KRAJOWA SEKCJA MORSKA  
MARYNARZY I RYBAKÓW  
NSZZ ”SOLIDARNOŚĆ”  
(afiliowana w ITF i ETF)**

**Biuro w Szczecinie**

ul. Szarotki 8

71-604 SZCZECIN

Tel: +48 914223311

Fax: +48 914222900

e-mail: [szczecin@nms.org.pl](mailto:szczecin@nms.org.pl)

**Biuro w Gdyni**

ul. J. Waszyngtona 34/36

81-342 GDYNIA

Tel/fax: +48 586218543

e-mail: [gdynia@nms.org.pl](mailto:gdynia@nms.org.pl)

---

**TWOJE ORGANIZACJE ZWIĄZKOWE W STRUKTURZE KSMMiR  
NSZZ ”Solidarność”**

NSZZ”S” MARYNARZY I RYBAKÓW  
ul. J. Waszyngtona 34/36  
81-342 GDYNIA  
tel/fax: 586612035, 586218541  
e-mail: [marynarz@nms.org.pl](mailto:marynarz@nms.org.pl)  
[www.marynarz.org.pl](http://www.marynarz.org.pl)

NSZZ”S” POLSKA ŻEGLUGA MORSKA  
Plac Rodła 8 70-419 SZCZECIN  
tel. 913594085, 913594079  
tel/fax: 913594084  
e-mail:  
[pzmsolidarnosc@neostrada.pl](mailto:pzmsolidarnosc@neostrada.pl),  
[pzmsolidarnosc@wp.pl](mailto:pzmsolidarnosc@wp.pl)

NSZZ”S” ”DALMOR”  
ul. Hryniewickiego 10  
81-340 GDYNIA  
tel/fax: 586201845 tel: 512021380  
e-mail:  
[solidarnosc.dalmor@gmail.com](mailto:solidarnosc.dalmor@gmail.com)

NSZZ”S” POLSKA ŻEGLUGA  
BAŁTYCKA S.A.  
ul. Portowa 41  
78-100 KOŁOBRZEG  
tel: 943552204 tel/fax: 943528258  
e-mail: [kolobrzeg@nms.org.pl](mailto:kolobrzeg@nms.org.pl)

NSZZ”S” MORSKICH SŁUŻB I  
PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH  
ul. Hryniewickiego 10  
81-340 GDYNIA  
tel. 586607653  
e-mail: [msiprsolidarnosc@nms.org.pl](mailto:msiprsolidarnosc@nms.org.pl)

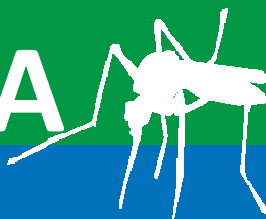
NSZZ ”S” PRZEDSIĘBIORSTWO  
ROBÓT CZERPALNYCH I  
PODWODNYCH  
ul. Przetoczna 66  
80-702 GDAŃSK  
tel: 600344230

NSZZ”S” ORGANIZACJA MARYNARZY  
KONTRAKTOWYCH  
ul. Szarotki 8 71-604 SZCZECIN  
tel. 914220202  
e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)  
[www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

INSPEKTOR ITF  
ADAM MAZURKIEWICZ  
ul. Szarotki 8 71-604 SZCZECIN  
tel/fax: +48 914239330, +48 914239707  
tel.kom. +48 501539329  
e-mail: [adam\\_mazurkiewicz@nms.org.pl](mailto:adam_mazurkiewicz@nms.org.pl)

INSPEKTOR ITF  
GRZEGORZ DALEKI  
ul. Waszyngtona 34/36 81-342 GDYNIA  
tel/fax: +48 586616053, +48 586616096  
tel.kom. +48 514430374  
e-mail: [daleki\\_grzegorz@itf.org.uk](mailto:daleki_grzegorz@itf.org.uk)

# WIRUS ZIKA



## INFORMACJA DLA MARYNARZY

Jeśli jesteś na statku podróżującym do kraju dotkniętego obecnie chorobą wirusową Zika, te porady pomogą Tobie i innym członkom załogi uchronić się przed zarażeniem.

### NAJWAŻNIEJSZE FAKTY

- Zachorowanie na wirus Zika jest spowodowane poprzez ukąszenie zakażonego komara z gatunku Aedes - tego samego, który rozprzestrzenia wirus dengi, chikungunya oraz żółtej febry.
- Prze 2 – 7 dni osoby zarażone chorobą wirusową Zika, zwykle mają łagodną gorączkę, wysypkę i zapalenie spojówek.
- Aktualnie nie ma określonego leczenia lub szczepionki dostępnej przeciwko tej chorobie.
- Najlepszym sposobem zapobieżenia chorobie jest ochrona przed ukąszeniami komarów.
- Wirus występuje w obszarach tropikalnych, tam gdzie są duże populacje komarów, głównie w rejonach Afryki, obu Ameryk, Azji i Pacyfiku.
- Na podstawie dostępnych danych dotyczących choroby wirusowej Zika, Światowa Organizacja Zdrowia nie zaleca ograniczenia podróży czy relacji handlowych.

### ZAGROŻENIA DLA ZDROWIA

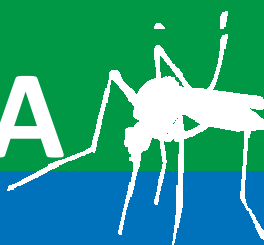
- Dla większości ludzi objawy są łagodne ale niewiele wiadomo jeszcze o skutkach powikłań choroby.
- Wirus stanowi największe zagrożenie dla zdrowia kobiet, które są w ciąży lub planują zajść w ciążę, ponieważ wirus może być powiązany z podwyższeniem ryzyka narodzin dzieci z małą głową (małe głowy z powodu nieprawidłowego rozwoju mózgu) w Brazylii.
- Zostały odnotowane przypadki rozprzestrzeniania się wirusa poprzez transfuzję krwi oraz kontakty seksualne.

### OBJAWY

- Okres inkubacji (czas od zarażenia do objawów) trwa zazwyczaj do kilku dni.
- Objawy - które obejmują gorączkę, wysypki skórne, zapalenie spojówek (czerwone oczy), bóle mięśni i stawów, zmęczenie i ból głowy - są podobne do innych chorób, takich jak denga.
- Objawy są zazwyczaj łagodne i trwają od 2 do 7 dni.
- Poinformuj kapitana statku oraz lekarza, jeśli uważasz, że masz objawy choroby wirusowej Zika.



# WIRUS ZIKA



## INFORMACJA DLA MARYNARZY

### LECZENIE

Nie ma konkretnego leczenia choroby wirusowej Zika. Leczyć można wyłącznie objawy. Jeśli zaraziłeś się wirusem Zika pamiętaj, że przy wystąpieniu pierwszych objawów powinieneś koniecznie powiadomić Kapitana statku oraz:

- Skontaktuj się niezwłocznie z lekarzem.
- Dużo odpoczywaj.
- Pij dużo płynów, by zapobiec odwodnieniu organizmu.
- Lecz ból i gorączkę powszechnie stosowanymi lekami.

### PROFILAKTYKA

Najlepszym sposobem, aby zapobiec Zika - i innym chorobom, które są przenoszone przez komary - jest zapobieganie ukąszeniom komarów, w jednym z krajów dotkniętych ogniskami wirusa:

- Stosuj środki odstrasżające komary.
- Jeżeli to możliwe - noś ubrania (najlepiej w jasnym kolorze), które zakrywają jak największą część ciała.
- Używaj barier fizycznych by oddzielić się od komarów (moskitiery, rolety, zamknięte drzwi i okna).
- Śpij pod moskitierą – ochroń swoją koję.
- Opróżnij, wyczyść lub zakryj zbiorniki z wodą – takie jak wiadra – aby usunąć miejsca, w których komary mogą się rozmnażać.
- Podczas epidemii, organy służby zdrowia mogą zlecić, by zostało przeprowadzone rozpylanie środków owadobójczych.
- Środki owadobójcze zalecane przez WHO mogą być również wykorzystywane jako środki niszczące larwy w odkażaniu stosunkowo dużych zbiorników wodnych.
- Jeśli zaraziłeś się Zika, w ciągu pierwszego tygodnia od zakażenia, postaraj się zapobiec w największym możliwym stopniu dalszym ugryzieniom komarów, tak aby wirus, który znajduje się we krwi nie rozprzestrzenił się na innych ludzi poprzez ukąszenia komarów.

### DODATKOWE PORADY DLA KOBIEŃ MARYNARZY, KTÓRE SĄ W CIĄŻY LUB PLANUJĄ ZAJŚCIE W CIĄŻĘ

Dopóki nie będzie wiadomo więcej na temat potencjalnego związku między wirusem Zika u kobiet w ciąży i małogłowiem wśród noworodków - jeśli jesteś w ciąży lub planujesz zajść w ciążę, zachowaj szczególną ostrożność, aby uchronić się przed ukąszeniami komarów (patrz PROFILAKTYKA)

- Jeśli jesteś w ciąży i podejrzewasz, że masz chorobę wirusową Zika – skonsultuj się lekarzem statkowym w celu ścisłego monitorowania stanu zdrowia w czasie ciąży, lub skonsultuj się z lekarzem w najbliższym porcie.
- W niektórych krajach zaleca się kobietom rozważenie odłożenia planowania rodziny.

*ITF będzie w dalszym ciągu monitorował sytuację i informował inspektorów oraz marynarzy, wraz z rozwojem jak i we właściwym czasie.*

*Polecamy Twojej uwadze, stronę Międzynarodowej Organizacji Zdrowia (WHO) poświęconą wirusowi Zika :*

[www.who.int/emergencies/zika-virus/en/](http://www.who.int/emergencies/zika-virus/en/).