



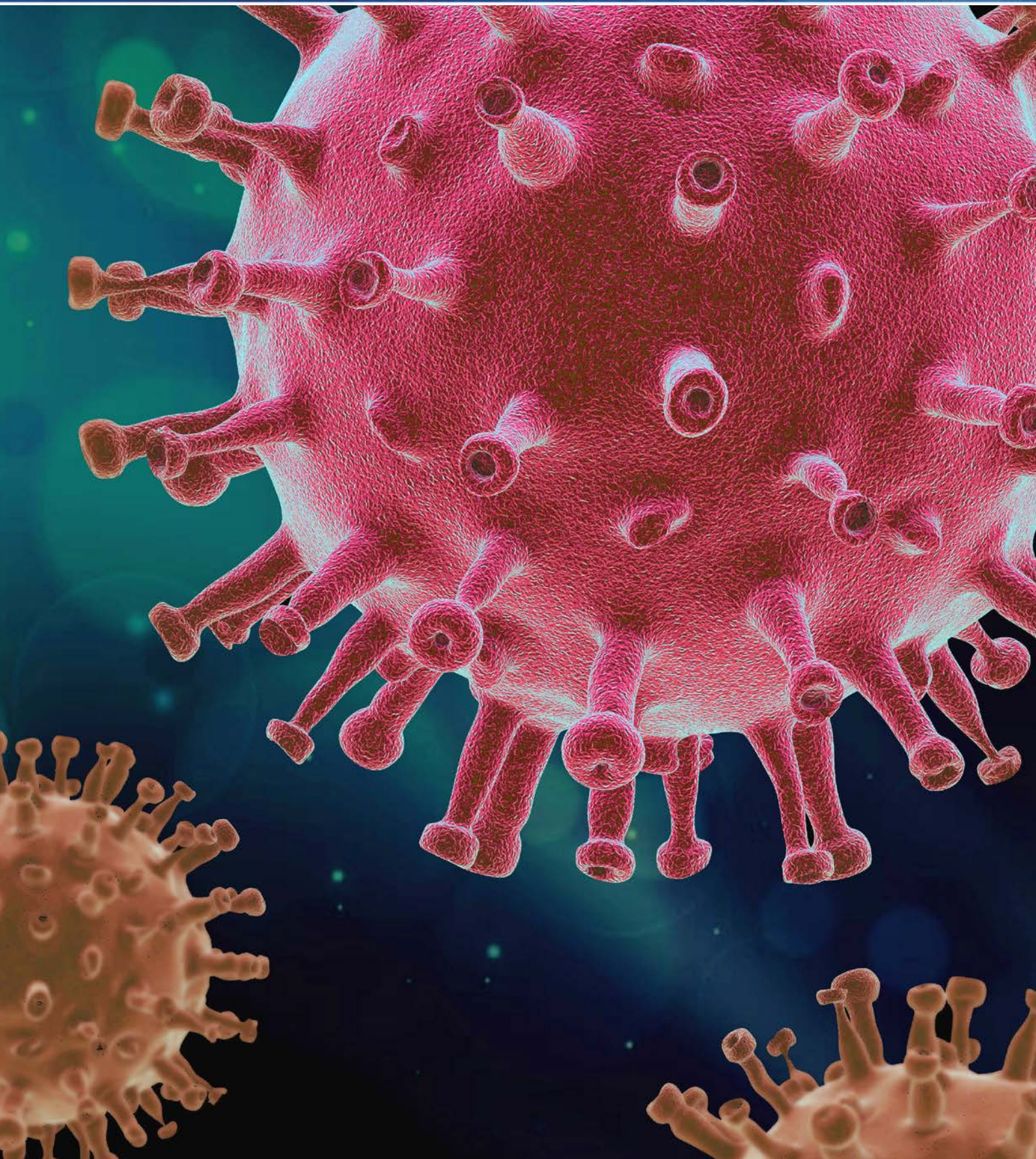
# Biuletyn Morski



Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR 1 (92) 2020

ISSN 1426-1006



## Od redakcji

W tym wydaniu Biuletynu Morskiego, który podsumowuje rok 2019:

- Zamieszczamy ważne informacje i porady dla pracowników z branży transportowej związane z epidemią koronawirusa. **(str. 3)**
- Publikujemy treść orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie koordynacji zabezpieczenia społecznego marynarzy. **(str. 13)**
- Przekazujemy informacje o naszych działaniach na rzecz ubezpieczenia społecznego marynarzy w świetle orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 08 maja 2019 r. **(str. 14)**
- Przypominamy o zapisach dotyczących zabezpieczenia społecznego Marynarzy zawartych w Konwencji o Pracy na Morzu.
- Zamieszczamy apel Polskiego Komitetu Morskich Afiliantów ITF do spraw kampanii FOC i POC w sprawie natychmiastowego uwolnienia Kapitana statku UBC SAVANNAH z aresztu w Meksyku. **(str. 18)**
- Informujemy o porozumieniu pomiędzy Polską a Norwegią w sprawie koordynacji zabezpieczenia społecznego w stosunku do polskich marynarzy zatrudnionych na statkach NIS. **(str. 19)**
- Przekazujemy porady asystenta prawnego ITF, jak postępować w sytuacji oskarżenia karnego marynarza. **(str. 21)**
- Publikujemy informacje o zagrożeniach dla załóg statków, które wynikają z trwającego procesu rozwijania się przestępczości morskiej w wielu rejonach świata. **(str. 22)**
- Przypominamy niezmiennie stanowisko Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w sprawie obsady załogowej na statku. Niestety armatorzy błędnie interpretują przepisy i często zapominają o wymaganiach IMO i MLC 2006. **(str. 23)**
- Przytaczamy bardzo obszerny tekst dotyczący Raportu ITF – OECD w sprawie subsydiów morskich, czyli pomocy publicznej dla branży transportu morskiego. **(str. 24)**
- Przytaczamy raport Federacji Nautilus o autonomicznej żegludze. Federacja Nautilus przekonała jest, że zmiany technologiczne są nieuchronne ale nie można pozwalać na omijanie czynnika ludzkiego. **(str. 32)**
- Przekazujemy treść ciekawego artykułu opisującego działania Inspektora ITF Grzegorza Dalekiego w sprawie odzyskania należnych wynagrodzeń dla Marynarzy podczas Inspekcji ITF w porcie Gdynia. **(str. 34)**
- Informujemy o tym, że Europejska Federacja Transportowców (ETF) przyłącza się do oświadczenia przedstawicieli przemysłu morskiego w sprawie stosowania Kodeksu Wizowego UE dla marynarzy. **(str. 34)**
- Przekazujemy informację o działalności organizacji znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej. **(str. 41-44)**
- Przypominamy o Setnej Rocznicy Zaślubin Polski z Morzem. **(str. 46)**

Redakcja Biuletynu Morskiego

### WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast wysyłki pocztą tradycyjną.

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)

**CYFROWE  
WYDANIA  
BIULETYNU  
MORSKEGO:**



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) [www.misiuro.pl](http://www.misiuro.pl)

Oddano do druku: 31 marca 2020 r.

## Koronawirus.

### Ważne informacje i porady dla Marynarzy.

#### Porady i doniesienia dotyczące koronawirusa

Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) ściśle przestrzega wszystkich rad Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) dotyczących wybuchu epidemii, która pojawiła się w mieście Wuhan, głównym krajowym i międzynarodowym węzle transportowym.



Wzywamy wszystkie rządy i firmy transportowe aby wdrożyły wszelkie dostępne środki, które pomogą ograniczyć ryzyko przeniesienia śmiertelnego koronawirusa do światowego transportu. Jest to szczególnie ważne dla linii lotniczych, pracowników przygranicznych, wycieczkowców, marynarzy i pracowników portowych, którzy znajdują się na pierwszej linii ognia epidemii.

WHO doradziła rządowi aby były przygotowane do powstrzymania - w tym także do aktywnego nadzoru, wczesnego wykrywania, izolacji i postępowania z wykrytymi przypadkami, śledzenia kontaktów i zapobiegania dalszemu rozprzestrzenianiu się infekcji.

Aby powstrzymać wybuch epidemii i zminimalizować wszelkie ryzyko zakażenia i ochronić pracowników przed śmiertelnym wirusem, rządy na całym świecie powinny niezwłocznie podjąć działania i wdrożyć ściśle procedury bezpieczeństwa biologicznego na lotniskach i w portach, w tym także procedury mające na celu identyfikację potencjalnie zainfekowanych pasażerów, załóg

i marynarzy przybywających z obszarów, które budzą obawy.

Linie lotnicze, lotniska, operatorzy linii wycieczkowych, przedsiębiorstwa żeglugowe i operatorzy portów, muszą przekazywać pracownikom najnowsze informacje dotyczące wybuchu choroby i postępować zgodnie z najlepszymi praktykami w zakresie protokołów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapewnić dostawy sprzętu ochrony osobistej, wprowadzić procedury dla pasażerów, załogi i pracowników z objawami infekcji oraz ustalić szczegółowe wytyczne dla tych pracowników, którzy zajmują się przypadkami podejrzeń o zarażenie.

Aby zapewnić załogom odpowiedni odpoczynek, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, należy zastosować bezpieczne poziomy obsady załogowej.

Poniżej znajdują się bardziej szczegółowe porady dla pracowników linii lotniczych oraz marynarzy, dokerów i pracowników przemysłu morskiego. Wszystkie one dotyczą wszystkich pracowników i firm we wszystkich sektorach transportu.

#### Porady dla linii lotniczych i pracowników linii lotniczych

Linie lotnicze nie powinny ograniczać możliwości pracowników do własnej ochrony w jakikolwiek sposób, w tym poprzez:

- Umożliwienie załogom linii lotniczych i personelowi naziemnemu noszenia odpowiedniego sprzętu ochronnego – w tym gumowych rękawic i masek na twarz.
- Zapewnienie załogom linii lotniczych i personelowi naziemnemu czasu i odpowiednich przerw na podjęcie wszelkich niezbędnych środków ostrożności w celu ochrony przed zarażeniem.
- W przypadku zarażenia pracownika lotnictwa priorytetem powinna być jego izolacja w domu a pracownik powinien być nadal odpowiednio opłacany.

#### Porady dla członków załóg:

- Zachęcaj wszystkich członków załogi aby przestrzegali higieny rąk oraz dróg odde- ↴



- chowych, zwłaszcza podczas kaszlu czy kichania.
- Załoga powinna stosować środki dezynfekujące i myć ręce po każdym kontakcie z pasażerem lub inną załogą.
  - W przypadku postoju w kraju, w którym wybuchła epidemia koronawirusa, zaleca się aby załoga pozostawała jak najdłużej w hotelu, przestrzegała higieny rąk i dróg oddechowych oraz bezpiecznych zasad żywienia (więcej informacji poniżej).
  - Jeżeli podróżny lub członek załogi samolotu ma oznaki i objawy infekcji, postępuj zgodnie z wytycznymi Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (IATA) dla personelu pokładowego:
  - Zapytaj chorego podróżnego dokąd podróżował w ciągu ostatnich 21 dni.
  - Zadzwoń po pomoc medyczną na ziemi lub na pokładzie i postępuj zgodnie z ich radami.
  - Jeżeli to możliwe, spróbuj odizolować chorego podróżnego i przenieść sąsiadujących z nim pasażerów. Jeżeli nie ma miejsc – rozważ rozdanie masek sąsiadującym pasażerom
  - Wyznacz jednego członka personelu pokładowego, który będzie opiekował się chorym podróżnym.
  - Wyznacz jedną toaletę na wyłączny użytek chorego podróżnego.
  - Zażądaj od pasażerów i członków załogi używania masek na twarz i wymieniaj je w razie potrzeby.
  - Zachęcaj pasażera do przestrzegania higieny rąk i dróg oddechowych:
  - Zapewnij chusteczki i doradz podróżnemu aby zakrywał usta i nos podczas mówienia, kichania i kaszlu.
  - Poinformuj chorego o właściwej higienie rąk.
  - Zapewnij worek na chorobę powietrzną, który będzie używany do bezpiecznego usuwania tkanek.
  - Załoga powinna znajdować się w odległości co najmniej jednego metra od chorego pasażera chyba, że nosi odpowiednie ubranie ochronne.
  - Jeżeli wymagane jest dotknięcie chorego pasażera załoga powinna nosić odpowiedni sprzęt ochronny.
  - Wszystkie zabrudzone przedmioty (chusteczki, maski, koce, itp.) powinny być przechowywane w torbie – o ile jest dostępna - przeznaczonej na zagrożenia biologiczne. Jeżeli nie, to należy zapakować je w torbę plastikową i oznaczyć jako „zagrożenie biologiczne” .
  - Zapytać współpasażerów czy mają podobne objawy.
  - Poinformować kapitana aby zgłosił podejrzaną (-e) sprawę (-y) kontroli ruchu lotniczego i lokalnym władzom zajmującym się zdrowiem publicznym.
  - O ile służby medyczne nie zalecą inaczej, należy poprosić wszystkich podróżnych siedzących w tym samym rzędzie, 2 rzędy z przodu i 2 rzędy za chorym pasażerem aby wypełnili formularze (jeśli są dostępne), które pozwolą zlokalizować podróżnych.
- Porady dla przemysłu morskiego, marynarzy i dokerów**
- Wiele porad dla pracowników lotnictwa dotyczy także pracowników na statkach wycieczkowych oraz w całym przemyśle morskim i transporcie.
  - Poniższe rady Międzynarodowego Stowarzyszenia Zdrowia Morskiego odnoszą się bardziej do przemysłu morskiego, marynarzy i dokerów:
  - Nie ograniczaj mustrowania / zmustrowywania marynarzy w portach, których nie dotyczy infekcja.
  - Nie ograniczaj koniecznych wizyt na statkach agentów portowych, personelu serwisowego, kapelanów i innych pracowników.
  - Nie odwiedzaj rynków żywności w Chinach i unikaj zaopatrywania się w ryby i drób w Chinach.
  - Nie spożywaj surowych jajek, mleka i mięsa.
  - Przestrzegaj ścisłej higieny żywności aby uniknąć zanieczyszczenia krzyżowego.
  - Zapewnij ochronę twarzy całej załodze (5 sztuk na osobę).
  - Zapewnij szczepienia przeciwko grypie, środki do dezynfekcji rąk na bazie alkoholu oraz ochronę twarzy dla inspektorów statków i innych członków załogi, którzy podróżują do Chin.
  - Jeżeli członek załogi zachoruje, a podróżował do obszarów objętych epidemią na 2 –

do 12 dni przed zamustrowaniem, to musi pozostać w swojej kabinie.

- Jeżeli na statku jest chory członek załogi to należy wypełnić morską deklarację stanu zdrowia i powiadomić odpowiednie władze portowe oraz skonsultować się ze służbami medycznymi w następnym porcie.

### **Sposoby ochrony siebie i innych przed koroną wirusem**

- Obecnie nie ma szczepionki zapobiegającej zakażeniu wirusem Corona a najlepszym sposobem ochrony przed infekcją jest unikanie narażania się na tego wirusa.
- Zgodnie z radami ONZ wymienione codzienne nawyki mogą pomóc zapobiec rozprzestrzenianiu się wirusa:
- Często myj ręce ciepłą wodą z mydłem przez co najmniej 20 sekund lub używaj środków do dezynfekcji rąk na bazie alkoholu.
- Zakrywaj usta i nos zgiętym łokciem lub chusteczką podczas kichania lub kaszlu.
- Unikaj dotykania oczu, nosa i ust nieumyętymi rękami.
- Unikaj bliskiego kontaktu z każdym, kto ma gorączkę lub kaszel.
- Zostań w domu, jeśli jesteś chory.
- Jak najszybciej uzyskaj pomoc medyczną, jeśli masz gorączkę, kaszel, trudności w oddychaniu i poinformuj służby medyczne o swoich podróżach.
- Unikaj bezpośredniego, niezabezpieczonego, kontaktu z żywymi zwierzętami oraz powierzchni mających kontakt ze zwierzętami podczas odwiedzania rynków żywności w zagrożonych obszarach.
- Unikaj jedzenia surowych lub niedogotowanych produktów pochodzenia zwierzęcego i zachowuj ostrożność podczas obchodzenia się z surowym mięsem, mlekiem lub jajami aby uniknąć zanieczyszczenia krzyżowego.

W miarę rozwoju sytuacji ITF będzie dostarczać dalszych aktualnych informacji.

Bądź na bieżąco z poradami Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) na ich stronie internetowej.

*Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF z dnia 30 stycznia 2020 roku*

### **Dziękujemy pracownikom transportu za utrzymanie świata w ruchu**

Wiadomość od Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) z dnia 23 marca 2020 roku.



*Drodzy przyjaciele,*

*Jestem dumny będąc sekretarzem generalnym organizacji, która, w tych trudnych czasach, reprezentuje pracowników transportu. Wybuch i rozprzestrzenianie się COVID-19 po raz kolejny pokazało jak zależna jest ludzkość i globalne łańcuchy dostaw od pracowników transportu, którzy utrzymują świat w ruchu.*

*Pracownicy transportu często są niewidzialnymi bohaterami, którzy nie zawsze są doceniani za poświęcenie, którym się wykazują. Ten kryzys pokazał jednak niesamowity wkład jaki wnoszą nasi członkowie w walkę z COVID-19 na całym świecie.*

*Pracownicy transportu są siłą napędową globalnej gospodarki połączonej łańcuchami dostaw i utrzymującej świat w ruch, co jest niezbędne do skutecznego sprostania COVID-19.*

*Musimy także zdawać sobie sprawę z ryzyka, na jakie narażeni są pracownicy transportu na tej linii frontu. Dla wielu naszych członków potrzeby publiczne są często stawiane przed ich osobistym bezpieczeństwem a niekiedy także przed potrzebami ich rodzin.*

*Kiedy rozmawiam ze stewardesą, kierowcą autobusu lub dokerem, ludźmi niesamowicie skromnymi, stwierdzam, że ostatnią rzeczą o której kiedykolwiek wspominają są oni sami i ich potrzeby. Koncentrują się na wykonaniu pracy i zapewnieniu, że całe nasze życie będzie przebiegać w najlepszy możliwy sposób.*

*Wiem, że wiele rodzin i społeczności poważnie martwi się o swoich bliskich pracujących w sektorze transportowym. Jest to naturalne,*

zwłaszcza, że rządy na całym świecie naka-  
zały blokadę i zaleciły ludziom aby pozostali  
w domach.

Chcę jednak uspokoić i zapewnić, że ITF  
i stowarzyszone z nim podmioty, zrobią  
wszystko co możliwe aby chronić naszych  
pracowników, ich rodziny a także unaocznia  
wszystkim wkład, jaki wnosi tak wielu pra-  
cowników transportu.

Nie ma znaczenia czy jesteś marynarzem,  
pracownikiem lotniczym, kierowcą autobu-  
su czy pracownikiem turystyki, twoje prawo  
do bezpiecznego powrotu do domu musi być  
priorytetem. Jest to niezwykle ważna kwestia  
ponieważ to właśnie nasi członkowie próbują  
utrzymać globalną gospodarkę w ruchu.

Przypominam każdemu członkowi naszej  
społeczności aby zatrzymał się i pomyślał  
o tym jak do sklepów spożywczych dotarło je-  
dzenie czy lekarstwa do aptek. Pomyślcie o in-  
nych pracownikach transportu, którzy teraz  
potrzebują waszego wsparcia ze względu na  
niepewną przyszłość przed którą stoją, ma-  
jąc na uwadze ogromne wyzwania, z którymi  
borykać się będą sektory turystyki i lotnictwa  
w przyszłości. Pomyślcie o tysiącach miejsc  
pracy i ich znaczeniu społeczności, które opie-  
rają się na tych niezwykle ważnych sektorach.

Mam nadzieję, że dojdziecie do takich sa-  
mych wniosków co ja. Światowi pracownicy  
transportu zasługują na takie samo zaangażo-  
wanie i wsparcie jak my wszyscy, którzy  
polegamy na nich aby pomogli nam przejść  
przez tą pandemię. Nadszedł czas abyśmy nie  
pytali co pracownicy transportu dla nas robią  
ale zapytali, co my możemy dla nich zrobić.

Pozostając i solidaryzując się z wami,  
Stephen Cotton

Sekretarz Generalny ITF

Tłumaczenie artykułu ze strony interneto-  
wej ITF z dnia 23 marca 2020 roku.

## **ITF i ICS wzywają światowe agencje do utrzymania żeglugi w czasie kryzysu COVID-19**

Międzynarodowa Federacja  
Transportowców (ITF) i Międzynarodowa  
Izba Żeglugi (ICS) napisały wspólnie  
list otwarty do agencji ONZ w sprawie  
globalnego przemysłu morskiego, wzywając  
do uznania kluczowej roli marynarzy w  
czasie tego nadzwyczajnego kryzysu.

W liście napisano, że należy zagwaranto-  
wać, że wszyscy marynarze, niezależnie od  
narodowości, będą traktowani jako „kluczowi  
pracownicy” oraz że rządy państw członkow-  
skich ONZ zostaną poinformowane o kluczo-  
wej roli jaką marynarze odgrywają w handlu  
światowym.

### **Ponadto ITF i ICS domagają się aby:**

- Temat ten dodać pilnie do odpowiednich spotkań na wysokim szczeblu;
- Rządy krajowe zwołały spotkania trójstronne w celu znalezienia natychmiastowego rozwiązania wyzwań, przed którymi stoją marynarze wykonujący swoje obowiązki, a w szczególności dotyczące podmian załogi i przemieszczania się marynarzy.

Przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF David Heindel z zadowoleniem przyjął wspólny list. „Rządy, związki zawodowe i partnerzy społeczni muszą się spotkać i uzgodnić praktyczne i niezbędne środki, które należy podjąć aby zapewnić marynarzom ochronę ich zdrowia i ochronę zdrowia wszystkich pracowników, z którymi mają kontakt”.

„Rządy muszą również wprowadzić procedury ułatwiające przemieszczanie się marynarzy na statki i ze statków, tak aby ograniczenia w tym ruch nie spowodowały zakłóceń w pracy i nie wstrzymywały ruchu w ładunkach”.

ICS zrzesza krajowe stowarzyszenia armatorów z całego świata i reprezentuje ponad 80% światowego tonażu statków handlowych.



*Pełny tekst wspólnego listu:*

**WSPÓLNY LIST OTWARTY DO  
AGENCJI ONZ  
OD ŚWIATOWEGO PRZEMYSŁU  
TRANSPORTU MORSKIEGO  
UŁATWIENIA ZMIAN ZAŁOGI  
ABY UTRZYMAĆ HANDEL  
ŚWIATOWY  
W CZASIE KRYZYSU COVID-19**

**Do:**

**Dyrektor Generalny, Sekretarz  
Generalny Międzynarodowej  
Organizacji Pracy, Sekretarz Generalny  
Międzynarodowej Organizacji  
Morskiej ONZ, Konfederacja Narodów  
Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju,  
Dyrektor Generalny Światowej  
Organizacji Zdrowia**

*W związku z pandemią COVID-19 niezwykle ważne jest aby wszystkie rządy kontynuowały handel morski, umożliwiając nadal dostęp statków handlowych do portów na całym świecie oraz ułatwiając przemieszczanie się i szybką podmianę załóg.*

*Piszemy w imieniu ICS, która reprezentuje krajowe stowarzyszenia armatorskie z całego świata i ponad 80% światowego tonażu oraz ITF, który przemawia w imieniu około 2 milionów marynarzy, którzy pracują na międzynarodowych statkach handlowych na całym świecie.*

*W związku z pandemią COVID-19 ważne jest aby rządy światowe w pełni zrozumiały, że około 90% światowego handlu odbywa się statkami komercyjnymi, które przewożą światową żywność, energię i surowce a także wytwarzane towary i komponenty – w tym niezbędne środki medyczne i wiele produktów sprzedawanych w supermarketach, przedmioty niezbędne (ze względu na złożone łańcuchy dostaw) do zachowania wielu miejsc pracy w produkcji – bez których współczesne społeczeństwo nie może po prostu funkcjonować.*

*W czasach globalnego kryzysu ważniejsze niż kiedykolwiek jest utrzymanie stałego łańcucha dostaw oraz ruchu handlu morskiego i transportu.*

*W szczególności oznacza to utrzymanie światowych portów otwartych dla zawinięć statków handlowych oraz ułatwienie podmian załóg i przemieszczanie się załóg przy jak najmniejszej liczbie przeszkód.*

*Przestrzegając międzynarodowych przepisów morskich, regulujących bezpieczne godziny pracy i warunki pracy załóg aby mogły nadal bezpiecznie przewozić światowe towary, każdego miesiąca, na statkach które eksploatują, około 100 000 marynarzy musi zostać zmienionych.*

*W związku z tym chcemy podkreślić zasadniczą potrzebę przyznania marynarzom handlowym na świecie odpowiednich zwolnień z wszelkich krajowych ograniczeń w zakresie podróży, przy dołączaniu lub opuszczaniu ich statków w celu utrzymania światowych łańcuchów dostaw drogą morską.*

*Z uwagi na ich istotną rolę podczas globalnej pandemii sugerujemy aby marynarzy, niezależnie od narodowości, traktować tak jak innych „kluczowych pracowników”, takich jak załogi linii lotniczych i pracowników medycznych. W związku z tym należy zwrócić szczególną uwagę, i niezależnie od konieczności przestrzegania procedur dotyczących zdrowia w nagłych wypadkach, traktować te procedury z pragmatyzmem i zrozumieniem podczas podróży na i ze statku.*

*Dlatego też wzywamy wasze organizacje wraz z rządami państw członkowskich do podkreślenia kluczowego znaczenia tego problemu.*

*W trybie pilnym prosimy o dodanie tego tematu do porządku obrad odpowiednich posiedzeń wysokiego szczebla oraz o zachęcenie władz krajowych w państwach członkowskich organizacji do niezwłocznego zaangażowania się we współpracę z krajowymi stowarzyszeniami armatorów i związkami zawodowymi marynarzy w celu znalezienia szybkiego rozwiązania tego poważnego problemu, który – w przypadku braku takich rozwiązań – może grozić zahamowaniem globalnych wysiłków na rzecz rozwiązania problemu pandemii COVID-19.*

*Z poważaniem,  
Guy Platten, Sekretarz Generalny ICS  
Stephen Cotton, Sekretarz Generalny ITF*

## Wyobraź sobie świat, jeśli potrafisz

LIST OTWARTY OD 1,6 MLN MARYNARZY NA ŚWIECIE - życie marynarza: „niewidzialna” siła robocza, która napędza handel światowy.



90% towarów na świecie jest transportowanych drogą morską. Każdego dnia ponad 1,6 miliona marynarzy na całym świecie pracuje na pokładzie 70000 statków. Ci mężczyźni i kobiety przewożą ładunki i towary niezbędne dla firm i codziennego życia ludzi, które utrzymują społeczności i pozwalają na przeprowadzenie ich przez pandemię koronawirusa.

Statki transportują towary na wschód, zachód, północ i południe – od żywności i artykułów gospodarstwa domowego po surowce takie jak ropa naftowa, żelazo i ruda a także towary przemysłowe, takie jak sprzęt szpitalny czy wentylatory.

Chcemy abyście przez kilka minut zastanowili się nad życiem i dobrem pracowników, marynarzy na pokładach tych statków, którzy są daleko od domu lecz znajdują się na pierwszej linii tego globalnego zagrożenia.

Wyobraźcie sobie, że przebywacie na statku, na ograniczonej przestrzeni, przez 6, 8 lub 10 miesięcy, pracując po 10-12 godzin dziennie przez 7 dni w tygodniu. Wyobraźcie sobie, że przebywacie z dala od rodziny i przyjaciół przez wiele miesięcy, pływając po morzach, łącząc globalne łańcuchy dostaw, niewidoczni dla innych, po to aby zapewnić, że ludzie otrzymają codzienne, niezbędne towary.

A teraz wyobraźcie sobie, że po 10 miesiącach pracy, musicie pozostać na pokładzie przez nieokreślony czas ponieważ rządy zabraniają wam tranzytu przez ich kraj aby dostać się do domu lub zezwalają wam tylko na dostęp do statku pomocniczego. Albo, co gorsza, wyobraźcie sobie, że zostajecie po-

rzuceni w porcie bez pieniędzy i odesłani do domu ponieważ pracodawca wstrzymał wasze zarobki.

Niełatwo to sobie wyobrazić, chyba że jesteście marynarzem.

W środku kryzysu COVID-19 każdego dnia ITF zajmuje się przypadkami i sytuacjami, w których marynarze nie mogą spokojnie się przemieszczać aby bezpiecznie wchodzić i schodzić ze statków z powodu rosnącej liczby ograniczeń nakładanych przez rządy krajowe na przemieszczanie się ludzi w ich krajach i poza nimi.

Ironią tej sytuacji jest to, że rządy zależne od transportu podstawowych towarów drogą morską, które to towary pomagają obywatelom w przetrwaniu tego bezprecedensowego kryzysu, to niektóre z tych samych rządów, które odmawiają marynarzom prawa do powrotu do domu i ograniczają podmiany załóg.

ITF apeluje o uznanie kluczowej roli marynarzy w tym nadzwyczajnym kryzysie oraz o traktowanie ich jako „kluczowych pracowników”, niezależnie od narodowości.

ITF i jej morscy partnerzy wzywają rządy, polityków, władze portowe i państwa bandery, pracodawców i ogół konsumentów aby pamiętali, że nasza zdolność reagowania na tę pandemię zależy od transportu towarów przez marynarzy z całego świata.

Ci marynarze są również ludźmi, ich zdrowie i bezpieczeństwo są tak samo ważne jak zdrowie i bezpieczeństwo wszystkich innych. Poświęćcie więc chwilę na uświadomienie sobie ich poświęcenia i upewnijcie się, że są traktowani z szacunkiem i godnością na jaki zasługują, tak aby mogli nadal świadczyć usługi niezbędne do utrzymania świata w ruchu.

*Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF z dnia 24 marca 2020 roku.*

## Ubezpieczenia społeczne marynarzy

*Temat, który wraca jak bumerang w ostatnim dziesięcioleciu.*

Ratyfikacja Konwencji MLC przez RP po raz kolejny zwróciła uwagę na brak obowiązujących rozwiązań prawnych, powodujących objęcie ubezpieczeniem społecznym polskich marynarzy.



# DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 16 maja 2013 r.

w sprawie mocy obowiązującej Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r.

Udaje się niniejszym do wiadomości, że na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2011 r. o ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (U. Nr 22, poz. 1324) Przyjete przez Rzeczpospolitą Polskę dnia 23 lutego 2006 r. ratyfikowała następującą konwencję:

- 1) opieka medyczna;
- 2) zasiłek chorobowy;
- 3) zasiłek dla bezrobotnych;

4) świadczenia emerytalne;

- 4) świadczenia z tytułu wypadków przy pracy;
- 5) zasiłek macierzyński;
- 6) świadczenia inwalidzkie;
- 7) świadczenia z tytułu śmierci żywiciela rodziny.

# Świadczenia emerytalne kiedy dla marynarzy

W tym artykule sięgniemy do genezy powstania dyskusji o konieczności wdrożenia przepisów krajowych dotyczących objęcia zabezpieczeniem społecznym naszego środowiska morskiego.

Przypomnimy w tym artykule zawarte w Konwencji o Pracy na Morzu fragmenty zapisów o prawie marynarza do zabezpieczenia społecznego, fragmenty treści zawarte w podręczniku „Wytyczne dotyczące wdrożenia Konwencji o Pracy 2006 na morzu oraz treść wyroku TSUE z 2019 r., który spowodował ponownie nagle zainteresowanie tym tematem oraz przypominamy o naszych wieloletnich działaniach w tej sprawie.

Zaczynamy.

## Międzynarodowa

### Organizacja Pracy - MOP

#### Zabezpieczenia społeczne dla marynarzy

(Z podręcznika „Wytyczne dotyczące wdrożenia Konwencji pracy na morzu, 2006)

„...podręcznik dotyczący zabezpieczenia społecznego przygotowany został przez Departament Międzynarodowych Norm Pracy Międzynarodowego Biura Pracy pod auspicjami realizowanego przez MOP pięcioletniego (2006-2011) Planu Działania na

rzecz osiągnięcia szybkiego i szerokiego oraz skutecznego wdrożenia Konwencji Pracy na Morzu, 2006.



Jego zamierzeniem jest udzielenie pomocy krajom mogącym potrzebować dodatkowych informacji albo wsparcia technicznego dla ratyfikowania i wdrożenia niniejszej innowacyjnej Konwencji (do jakiej dalej będziemy odnosili się jako do „MLC, 2006”). Innowacje te odnoszą się do struktury prawnej Konwencji i terminologii, jej złożoności, jej obszarów elastyczności a także jej rozszerzonych przepisów odnośnie przestrzegania i egzekwowania.

**Wyczerpujący charakter MLC, 2006, która konsoliduje 37 istniejących Konwencji MOP oraz związanych Zaleceń przyjętych od roku 1920, może stanowić wyzwanie dla niektórych krajów.** Konwencja zespala w jednym instrumencie prawnym, zróżnicowanego zakresu regulacji -włącznie z minimalnym wiekiem marynarzy, odpowiednim zdrowiem, służbami naboru i pośrednictwa pracy, repatriacją, zakwaterowaniem na statku, bezpieczeństwem pracy, zabezpieczeniem społecznym, inspekcją i certyfikacją pracy na morzu oraz kontrolą Państwa portu. Sprawami tymi często na poziomie krajowym zajmują się różne agencje lub departamenty i to w różnych formach legislacyjnych.

**Ochrona zabezpieczenia społecznego jest jednym z najbardziej istotnych aspektów godziwej pracy** ale także jedną z najbardziej skomplikowanych spraw do wdrożenia zwłaszcza w tak zglobalizowanym sektorze jaki jest sektor morski gdzie pracownicy i pracodawcy znajdują się często w różnych krajach w jakich obowiązuje często zróżnic-

wane podejście do świadczenia zabezpieczenia społecznego i często mają miejsce bardzo zróżnicowane poziomy rozwoju gospodarczego i społecznego.

MLC, 2006 zawiera postanowienia w zakresie krótko terminowej ochrony zabezpieczenia społecznego w oparciu o odpowiedzialność armatora, a także w zakresie opieki medycznej w trakcie okresu zatrudnienia. Jednak liczne kraje mają poważny problem ze świadczeniem istotnego wsparcia uzupełniającego w zakresie objęciem ryzyk długofalowych i zagwarantowania ochrony społecznej dla samych marynarzy i osób pozostających na ich utrzymaniu w sytuacji zakończenia lub przerwania zatrudnienia marynarzy.

Ochrona społeczna tego rodzaju jest w pierwszym rzędzie świadczona przez Państwo normalnego zamieszkiwania marynarza ale w odnośnych krajach może nie istnieć państwowy system zabezpieczenia społecznego jakichkolwiek pracowników. Ponadto znacznie więcej krajów-nawet te które dysponują rozwiniętym systemem zabezpieczenia społecznego dla swych obywateli i rezydentów, może mieć problemy z zagwarantowaniem świadczenia adekwatnego zabezpieczenia społecznego marynarzom pracującym na statkach pod ich banderą ale pochodzących z krajów świadczących niewielką lub zgoła żadną ochronę społeczną swym obywatelom lub rezydentom.

Objęcie wymagane w Prawidle 4.5 MLC, 2006 oraz w odnośnym Kodzie dotyczy minimalnie trzech obszarów, z których wszystkie zgłoszone muszą być Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy w chwili ratyfikacji.

Obszary te stanowią uzupełnienie tych, które już świadczone są w ramach obowiązków Państwa bandery i w ramach innych postanowień, zwłaszcza w odniesieniu do opieki medycznej i odpowiedzialności armatora, o jakich wspomniano wyżej...

...podręcznik zawiera także modelowe postanowienia krajowe zaczerpnięte z postanowień modelowych opublikowanych przez MOP. Postanowienia te i odnośne komentarze przygotowano w odpowiedzi na liczne rządy, które zidentyfikowały potrzebę stworzenia „prawa modelowego”, w taki sam sposób, jak to czynią niektóre inne organizacje Narodów Zjednoczonych.



Jednak, jak to wyjaśniono w wyciągu z komentarza do podręcznika, modelowe postanowienia krajowe nie są prawem modelowym w sensie standardu prawa przyjętego jako takie. Projekt tego rodzaju nie bierze pod uwagę zróżnicowań w odniesieniu do poszczególnych krajów. Jest to szczególnie prawdziwe w obszarze ochrony zabezpieczenia społecznego, w kontekście którego zakres zobowiązań w oparciu o MLC, 2006, zależy od okoliczności narodowych odnośnego kraju. Ponadto, wraz ze skoncentrowaniem się na Państwie normalnego zamieszkiwania, Konwencja zachęca także wszystkie Państwa do rozważenia podjęcia działania na rzecz świadczenia objęcia dla wszystkich marynarzy pracujących na ich statkach.

Zróżnicowania między krajami są prawdopodobne nie tylko jeśli chodzi o zakres ochrony, ale także w kontekście środków świadczenia takiej ochrony, kraje dysponują swobodą wyboru wśród szerokiego zakresu mechanizmów, praw i przepisów, układów zbiorowych pracy, porozumień dwustronnych i wielostronnych lub prywatnych albo publicznych systemów składkowych na przykład.

Powstanie niniejszego podręcznika nie byłoby możliwe bez wsparcia współpracy technicznej członków MOP.

W szczególności wsparcie w odniesieniu do niniejszego podręcznika dotyczącego zabezpieczenia społecznego udzielone zostało przez Rząd Szwecji, za pomocą Programu Partnerstwa MOP/Szwecja 2009-2013.”

*Cleopatra Doumbia-Henry,  
Dyrektor Departamentu Międzynarodowych  
Norm Pracy*

## Z publikacji ITF „Konstytucja Marynarzy”:



Konwencja o Pracy na Morzu, 2006

### KONSTYTUCJA MARYNARZY

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



## Twoja prawa wynikające z Konwencji o Pracy na Morzu Zabezpieczenie społeczne

Konwencja MLC gwarantuje, że marynarze na statkach mają dostęp do lądowych udogodnień i usług zapewniających im zdrowie i dobre samopoczucie.

Ty sam oraz osoby od ciebie zależne macie prawo dostępu do ochrony zabezpieczenia społecznego w zakresie przewidzianym przez ustawodawstwo krajowe.

W niektórych krajach zabezpieczenie społeczne udzielane jest przez Państwo poprzez opodatkowanie. W innych krajach jest to sprawa osób prywatnych, dotycząca zawarcia ubezpieczenia osobistego albo dokonania aranżacji poprzez system spółki. Będąc marynarzem możesz poddany być prawu kraju ojczystego albo Państwa bandery, w każdym razie przysługujące tobie świadczenia nie powinny być gorsze od przysługujących pracownikom lądowym.

## Co rozumie się poprzez „zabezpieczenie społeczne”?

Następująca lista pokazuje różne obszary, które należy rozważyć, gdy sprawdzasz jakimi świadczeniami jesteś objęty. Są to:

Opieka medyczna

- Zasiłek chorobowy
- Świadczenia na wypadek bezrobocia
- Świadczenie na starość
- Świadczenie w razie wypadków przy pracy i chorób zawodowych
- Świadczenie rodzinne
- Świadczenie macierzyńskie
- Świadczenie na wypadek inwalidztwa
- Świadczenie na wypadek śmierci żywiciela rodziny

MLC ma na celu zachęcanie do szerszej ochrony zabezpieczenia społecznego marynarzy. Państwa przystępujące do Konwencji muszą realizować przynajmniej trzy świadczenia z powyższej listy, a trzema obszarami zalecanymi są: opieka medyczna, zasiłek chorobowy oraz świadczenia w razie wypadków przy pracy. Normalnie powinny one realizowane być przez władze kraju w jakim żyjesz, ale można je też realizować za pomocą aranżacji z Państwem bandery albo poprzez twego pracodawcę lub Twój związek zawodowy. Chodzi o to, aby twoja sytuacja nie była gorsza, w kontekście zabezpieczenia społecznego, a tytułu wybrania kariery morskiej.

W przypadku jakiegokolwiek sporu co do świadczeń zabezpieczenia społecznego, istnieć musi sprawiedliwa i skuteczna procedura rozstrzygnięcia.

Twoja umowa o pracę powinna wyraźnie określać wszelkie aspekty ochrony zabezpieczenia społecznego zapewnianego przez armatora, wszelkie ustawowe potrącenie z twoich wynagrodzeń (do wpłacania na system utrzymywany przez Państwo) oraz wszelkie wpłaty dokonywane przez armatora w twoim imieniu.

**Kiedy armator ponosi odpowiedzialność za opłaty na zabezpieczenia w twoim imieniu, Państwo bandery musi zagwarantować zgodność.**

Prawidło 4.5

1. Każdy Członek zagwarantuje, że marynarze w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu, posiadać będą dostęp do zabezpieczenia społecznego zgodnie z Kodeksem, jednakże bez szkody dla wszelkich bardziej korzystnych warunków wspomnianych w ustępie 8 artykułu 19 Konstytucji.
2. Każdy Członek podejmie kroki, zgodnie z uwarunkowaniami krajowymi, samodzielnie lub w ramach współpracy międzynarodowej, w celu osiągnięcia jak najbardziej kompleksowego zabezpieczenia społecznego dla marynarzy.
3. Każdy Członek zagwarantuje, że marynarze podlegający prawodawstwu socjalnemu w zakresie określonym przez prawo krajowe, osoby będące na ich utrzymaniu, upoważnieni będą do świadczeń z tytułu zabezpieczenia społecznego na warunkach nie mniej korzystnych niż oferowane pracownikom na lądzie.

**„Marynarz, który zachowuje miejsce zamieszkania w państwie członkowskim pochodzenia, pomimo iż pracuje dla pracodawcy mającego siedzibę w innym państwie członkowskim, na statku pływającym pod banderą państwa trzeciego i poza terytorium Unii Europejskiej, jest objęty zakresem zastosowania rozporządzenia w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.**

**Zgodnie z tym rozporządzeniem, ustawodawstwem krajowym mającym zastosowanie do tej osoby jest ustawodawstwo państwa członkowskiego jej zamieszkania...”**

*Powyżej cytaty z Komunikatu Prasowego nr 58/19 Luksemburg, 8 maja 2019 r. Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Wyrok w sprawie C-631/17SF/ Inspecteur van de Belastingdienst. Pełny tekst komunikatu prasowego w dalszej części naszego Biuletynu Morskiego.*



[www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu)

*Kontakty z Mediami i Informacja  
Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej*

## **KOMUNIKAT PRASOWY nr 8/19 Luksemburg, 8 maja 2019 roku**

*Wyrok w sprawie C-631/17SF/ Inspecteur van de Belastingdienst.*

Marynarz, który zachowuje miejsce zamieszkania w państwie członkowskim pochodzenia, pomimo iż pracuje dla pracodawcy mającego siedzibę winno być w innym państwie członkowskim, na statku pływającym pod banderą państwa trzeciego i poza terytorium Unii Europejskiej, jest objęty zakresem zastosowania rozporządzenia w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.

Zgodnie z tym rozporządzeniem, ustawodawstwem krajowym mającym zastosowanie do tej osoby jest ustawodawstwo państwa członkowskiego jej zamieszkania.

W okresie od dnia 13 sierpnia do dnia 31 grudnia 2013 roku SF, obywatel Łotwy mający miejsce zamieszkania na Łotwie, pracował jako marynarz dla spółki z siedzibą w Niderlandach.

Wykonywał tę działalność na pokładzie statku pływającego pod banderą Bahamów, który pływał na Morzu Północnym poza terytorium Unii Europejskiej. Niderlandzkie organy podatkowe wydały wobec SF decyzję podatkową o ustaleniu wymiaru składek na zabezpieczenie społeczne za ten rok na

rzecz niderlandzkiego systemu zabezpieczenia społecznego. Uważając, że nie należy on do tego systemu, SF wniósł sprawę do niderlandzkich sądów.

Hoge Raad der Nederlanden (sąd najwyższy Niderlandów) powziął wątpliwości w przedmiocie wykładni przepisów rozporządzenia UE w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego do celów ustalenia ustawodawstwa mającego zastosowanie w sytuacji takiej jak sytuacja SF i zwrócił się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym.

W dzisiejszym wyroku Trybunał przypomniał przede wszystkim swoje wcześniejsze orzecznictwo, zgodnie z którym sama okoliczność, że pracownik świadczy pracę poza terytorium Unii, nie wystarczy, by przepisy prawa Unii dotyczące swobodnego przepływu pracowników, między innymi rozpatrywane rozporządzenie, nie miały zastosowania, pod warunkiem, że stosunek pracy zachowuje wystarczająco ścisły związek z tym terytorium. Trybunał uściślił, że jest tak w szczególności wówczas, gdy obywatel Unii, zamieszkały w jednym z państw członkowskich, został zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, na którego rachunek wykonuje działalność zawodową.

W omawianej sprawie Trybunał stwierdził, że stosunek pracy zachowuje wystarczająco ścisły związek z terytorium Unii, ponieważ w odnośnym okresie SF zachował miejsce zamieszkania na Łotwie, a siedziba jego pracodawcy mieściła się w Niderlandach. Taka sytuacja jest zatem objęta zakresem zastosowania rozporządzenia w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.

Po stwierdzeniu, że SF nie jest objęty przepisami szczególnymi zawartymi w art. 12–16 rozporządzenia, ani zasadą ogólną dotyczącą marynarzy z art. 11 ust. 4 rozporządzenia, ani Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U.2004, L166, s.1 –wyd. spec. W jęz. polskim, rozdz.5, t.5, s.72; sprostowanie Dz.U.2013, L188, s.10), zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 465/2012 z dnia 22 maja 2012 r. (Dz.U.2012, L149, s.4) dotyczącymi osób delegowanych, osób wykonujących działalność w dwóch lub kilku

państwach członkowskich, osób, które zdecydowały się na ubezpieczenie dobrowolne lub fakultatywne, a także personelu pomocniczego instytucji europejskich.

www.curia.europa.eu przypadkami uregulowanymi w art.11 ust.3 lit. a)b - d) tego samego rozporządzenia, Trybunał zajął się kwestią, czy SF jest objęty zakresem zastosowania art.11 ust.3 lit. e) wspomnianego rozporządzenia.

Przepis ten stanowi, że osoby inne niż wskazane w art.11 ust. 3 lit. a)-d) podlegają ustawodawstwu państwa członkowskiego miejsca zamieszkania, bez uszczerbku dla innych przepisów rozporządzenia gwarantujących im świadczenia na podstawie ustawodawstwa jednego lub kilku innych państw członkowskich.

Trybunał podkreślił, że wykładnia zawężająca art.11 ust.3 lit. e) rozporządzenia, która ograniczyłaby zakres stosowania tego przepisu tylko do osób nieaktywnych zawodowo (zgodnie z poglądem rządu niderlandzkiego i Komisji), w taki sposób, że SF zostałby wyłączony z zakresu zastosowania tego przepisu, mogłaby pozbawić osoby, których nie obejmują hipotezy wskazane w tym artykule ani winnych przepisach tego rozporządzenia, ochrony w dziedzinie zabezpieczenia społecznego z uwagi na brak ustawodawstwa, jakie miałyby zastosowanie w ich przypadku.

Taka wykładnia byłaby sprzeczna z celem tego przepisu oraz, ogólniej, rozporządzenia, które stanowi kompletny i jednolity system norm kolizyjnych, które mają na celu nie tylko uniknięcie jednoczesnego stosowania kilku ustawodawstw krajowych i mogących z tego wynikać komplikacji, lecz także zapewnienie, by osoby objęte zakresem zastosowania tego rozporządzenia nie były pozbawione ochrony w dziedzinie zabezpieczenia społecznego.

W konsekwencji Trybunał orzekł, że art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że ma on zastosowanie do wszystkich osób, które nie zostały wskazane w art.11 ust.3 lit.a)–d), a nie tylko tych, które są nieaktywne zawodowo. Trybunał podkreślił, że wykładni tej nie podważają wyjaśnienia Komisji ani Praktyczny poradnik dotyczący ustawodawstwa mającego zastosowanie w Unii Europejskiej

↳ (UE), Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) i Szwajcarii, opracowany i zatwierdzony przez Komisję Administracyjną ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego i opublikowany w grudniu 2013r.

Nawet jeżeli dokumenty te stanowią użyteczne narzędzia wykładni rozporządzenia w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego, to nie mają one żadnej mocy wiążącej, a zatem Trybunał nie jest nimi związany przy dokonywaniu wykładni wspomnianego rozporządzenia.

Trybunał wywiódł stąd, że osoba znajdująca się w sytuacji takiej jak SF jest objęta zakresem zastosowania rozporządzenia w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego, a dokładniej jego art. 11 ust. 3 lit. d), w związku z czym mającym zastosowanie ustawodawstwem krajowym jest ustawodawstwo państwa członkowskiego miejsca zamieszkania tej osoby.

**UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem. Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Pełny tekst wyroku publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.**

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca (+352)4303 27933 dotyczącymi osób wykonujących pracę najemną w jednym z państw członkowskich, urzędników, osób otrzymujących zasiłek dla bezrobotnych czy też osób powołanych do służby w siłach zbrojnych lub w służbie cywilnej w państwie członkowskim.

## Ubezpieczenia społeczne marynarzy –ciąg dalszy...



**W związku z cytowanym powyżej wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dot. zabezpieczenia społecznego marynarzy dnia 18.06.2019 r. strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego reprezentująca: Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, OZZOiM i FZZMiR zwróciła się do Pana Marka Gróbarczyka – Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o podjęcie pilnych działań w celu przyspieszenia prac legislacyjnych w sprawie objęcia marynarzy i rybaków morskich zamieszkałych na terytorium Polski powszechnym systemem ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych niezależnie od bandery statku, na którym są zatrudnieni. W piśmie do Pana Ministra strona pracowników wyraziła swoje zaniepokojenie w związku z zatrzymaniem prac w tej kwestii, cyt.:**

*„...Na przestrzeni ostatniej dekady wielokrotnie podnosiliśmy sprawę ważności uregulowania marynarskich ubezpieczeń społecznych zgodnie z literą MLC 2006, ale także dla uporządkowania tej sfery życia ludzi świadczących pracę na statkach, szczególnie wobec tych, którzy dotychczas z systemu ubezpieczeń społecznych byli wyłączeni.*

*Ani poprzedni Rząd, ani Parlament nie wykazały żadnego zainteresowania tymi sprawami. W nowej kadencji władz państwowych prawy przybrały zdecydowanie lepszy obrót, zwłaszcza w ubiegłym roku. Niestety, znowu utknęły w martwym punkcie.*

*Przytaczany powyżej wyrok nie może być bagatelizowany. Daje on bowiem wyraźny obraz, zgodnie z którym marynarz zamieszkały na terenie państwa członkowskiego UE będąc zatrudniony przez pracodawcę z UE/EOG niezależnie od bandery statku, podlega ubezpieczeniu społecznemu w kraju zamieszkania.*

*Wyrok taki jest dla strony pracowników całkowicie zrozumiały, gdyż tak właśnie*

czytamy MLC 2006, która nakazuje stworzyć dla marynarzy zamieszkałych na terytorium państwa system ubezpieczeń społecznych na warunkach nie gorszych, niż jest to stworzone w stosunku do zatrudnionych na lądzie.

Obecnie istniejąca luka prawna dotycząca zabezpieczenia społecznego marynarzy zatrudnionych na statkach obcych bander i zamieszkujących w Polsce może doprowadzić do utraty miejsc pracy u zagranicznych armatorów. Według dostępnych nam danych liczbę zagrożonych miejsc pracy ocenia się na 10 do 15 tysięcy.

Pozostawienie sprawy bez rozwiązania może skutkować, naszym zdaniem, narażeniem Polski na zarzutu o poważnym naruszeniu międzynarodowych zobowiązań w zakresie respektowania prawa unijnego, a także MLC 2006.

Nie tylko nie powinniśmy, ale przede wszystkim nie możemy akceptować dłużej swego rodzaju „protezy” w postaci furtki pod nazwą „dobrowolne ubezpieczenie. ...”.



## Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

**Dnia 25 października 2019 roku Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej przedstawiło propozycję zasad wykonywania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 8 maja 2019 roku w sprawie C-631/17 *Inspecteur van de Belastingdienst* (koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego – określenie mającego zastosowanie ustawodawstwa w przypadku marynarza świadczącego pracę na pokładzie statku pełnomorskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego).**

Przyjęcie proponowanych zasad, zdaniem MRPiPS, umożliwiłoby stosowanie w Polsce wyroku TSUE bez konieczności wprowadzania zmian w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 300).

MINISTERSTWO RODZINY, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ  
DEPARTAMENT KOORDYNACJI SYSTEMÓW ZABEZPIECZENIA SPOŁECZNEGO  
ul. Nowogrodzka 1/3/5, 00-513 Warszawa, tel. +48 22 461 62 00, fax +48 22 461 62 01  
www.mrpips.gov.pl, e-mail: sekretariat.dsz@mrpips.gov.pl

DSZ.II.543.1.2018.GS

Warszawa, dnia 29 października 2019 r.



Pani  
Ewa Kosowska  
Dyrektor Departamentu  
Ubezpieczeń i Składek  
Zakład Ubezpieczeń Społecznych

Pan  
Paweł Krężel  
Zastępca Dyrektora  
Departamentu Gospodarki Morskiej  
Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej  
(dot. pisma: DGM.WTM.6.0261.4.2019.AP)

Pan  
Mariusz Kubzdyl  
Dyrektor Departamentu  
Ubezpieczeń Społecznych  
Ministerstwo Rodziny, Pracy  
i Polityki Społecznej  
(dot. pisma: DUS.III.073.6.2019.E5)

*Szanowny Państwo*

W dniu 8 maja 2019 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TS UE) wydał orzeczenie w sprawie C-631/17 *SF vs. Inspecteur van de Belastingdienst*. Przedmiotem sporu w ww. sprawie było ustalenie ustawodawstwa właściwego dla lotewskiego marynarza, zamieszkałego na terytorium Łotwy, zatrudnionego przez przedsiębiorstwo z siedzibą na terytorium Niemczech na pokładzie statku pełnomorskiego pływającego pod banderą Wspólnoty Bahamów, po niemieckiej części szelfu kontynentalnego Morza Północnego. Zarówno strony postępowania głównego, jak i sąd odsyłający były zgodne co do tego, że mimo iż zatrudnienie było wykonywane poza obszarem UE, zainteresowany pracownik objęty był zakresem stosowania rozporządzenia nr 883/2004, zgodnie z orzeczeniami w sprawach C-266/13 *Kik* i C-60/93 *Aldewereld*.

Tytułu II rozporządzenia nr 883/2004 powinien mieć zastosowanie wobec zainteresowanego marynarza.

W wyroku w przedmiotowej sprawie TS UE przesądził, że osoba znajdująca się w sytuacji takiej jak opisywana w postępowaniu głównym - wobec braku w Tytule II rozporządzenia nr 883/2004 odrębnego, dedykowanego jej przepisu - objęta jest art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004, co oznacza, że państwem właściwym dla niej w dziedzinie zabezpieczenia społecznego jest państwo jej zamieszkania. Dodatkowo, TS UE wyjaśnił, że art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004 ma charakter ogólnej normy kolizyjnej „domykającej” system koordynacji i gwarantującej ustalenie ustawodawstwa właściwego we wszystkich przypadkach, które nie są wyraźnie regulowane innymi przepisami Tytułu II rozporządzenia nr 883/2004. Rozstrzygnięcie to stanowiło *novum* w sposobie interpretacji art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004, gdyż do tej pory przepis ten był stosowany jako norma szczególna, adresowana wyłącznie do osób nieaktywnych zawodowo.

Orzeczenie w sprawie C-631/17 *SF vs. Inspecteur van de Belastingdienst* określa nowe zasady ustalania ustawodawstwa właściwego wobec osób zatrudnionych na statkach pływających po morzu i wymaga odpowiedniego przełożenia na praktykę Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Na tle przedmiotowego wyroku, Departament Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego proponuje, aby polscy marynarze, zamieszkałi w Polsce i wykonujący pracę na pokładzie statku pod banderą państwa trzeciego na rzecz pracodawcy unijnego podlegali ustawodawstwu polskiemu (jako ustawodawstwu państwa zamieszkania, zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004) i byli objęci obowiązkiem ubezpieczenia społecznego, zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych. Powyższe stanowisko powinno mieć zastosowanie od dnia 8 maja 2019 r., tj. od dnia ogłoszenia wyroku, która jest jednocześnie datą uzyskania przez niego mocy wiążącej.

Zgodnie z art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 987/2009, zagraniczny pracodawca, którego siedziba lub miejsce prowadzenia działalności znajdują się poza terytorium państwa właściwego, zobowiązany jest do wypełniania wszystkich obowiązków wynikających z przepisów wewnętrznych tego państwa, w szczególności obowiązku zapłaty składek za swoich pracowników, tak jakby jego siedziba lub miejsce prowadzenia działalności znajdowały się we właściwym państwie członkowskim. Oznacza to, że zagraniczny

pracodawca marynarza zobowiązany będzie wystąpić do Naczelnika II Urzędu Skarbowego Warszawa-Śródmieście (ul. Jagiellońska 15, 03-719 Warszawa) o nadanie mu polskiego Numeru Identyfikacji Podatkowej - NIP, a następnie dokonać zgłoszenia siebie jako płatnika składek do ZUS. Rejestracja pracodawcy zagranicznego jako płatnika ZUS dokonywana jest w drodze złożenia w I Oddziale ZUS w Warszawie (ul. Senatorska 6/8, 00-082 Warszawa) kopii decyzji o nadaniu numeru NIP wraz z formularzem ZUS ZPA lub ZUS ZFA, w zależności od tego, czy pracodawca jest osobą prawną czy fizyczną. Po dokonaniu rejestracji w charakterze płatnika ZUS, zagraniczny pracodawca zobowiązany będzie do zgłoszenia swoich pracowników do polskiego systemu ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych, według zasad ogólnych. Zgodnie z art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 987/2009, pracodawca, który ma siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności poza państwem właściwym, może uzgodnić z zainteresowanym pracownikiem, że spoczywający na pracodawcy obowiązek zapłacenia składek może być wypełniany w jego imieniu przez pracownika. O zawarciu takiego porozumienia, pracodawca marynarza zobowiązany będzie powiadomić ZUS.

Pewne wątpliwości Departamentu budzi sposób poświadczania dokumentów A1 dla polskich marynarzy, zamieszkałych w Polsce i wykonujących pracę na pokładzie statku pod banderą państwa trzeciego na rzecz pracodawcy unijnego. W chwili obecnej pkt. 3 dokumentu A1 „Potwierdzenie Pana/Pani statusu” nie zawiera rubryki pozwalającej na wskazanie podlegania państwu właściwemu wyłącznie na podstawie zamieszkania na jego terytorium. Departament zamierza wystąpić do Komisji Administracyjnej z zapytaniem, jak należy potwierdzać właściwe ustawodawstwo na podstawie art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004, w związku z orzeczeniem w sprawie C-631/17 *SF vs. Inspecteur van de Belastingdienst*. Jednakże do czasu rozstrzygnięcia tej kwestii, Departament proponuje zaznaczanie w omawianych przypadkach rubryki 3.7 „Marynarz”. Departament ma oczywiście świadomość, że rubryka ta wykorzystywana jest do potwierdzania właściwości państwa bandery na podstawie art. 11 ust. 4 rozporządzenia nr 883/2004, a zatem ustalania państwa właściwego z uwzględnieniem innej podstawy prawnej, niemniej jednak, jako rozwiązanie przejściowe rubryka ta wydaje się najlepiej odzwierciedlać status osoby, dla której dokument A1 będzie wydawany.

Przedstawiając propozycję zasad wykonywania orzeczenia C-631/17 *SF vs. Inspecteur van de Belastingdienst*, Departament prosi o zgłoszenie do niej ewentualnych uwag lub

komentarzy w terminie do dnia 8 listopada 2019 r. Departament prosi o informację zwrotną także w przypadku braku zastrzeżeń wobec proponowanego sposobu postępowania.

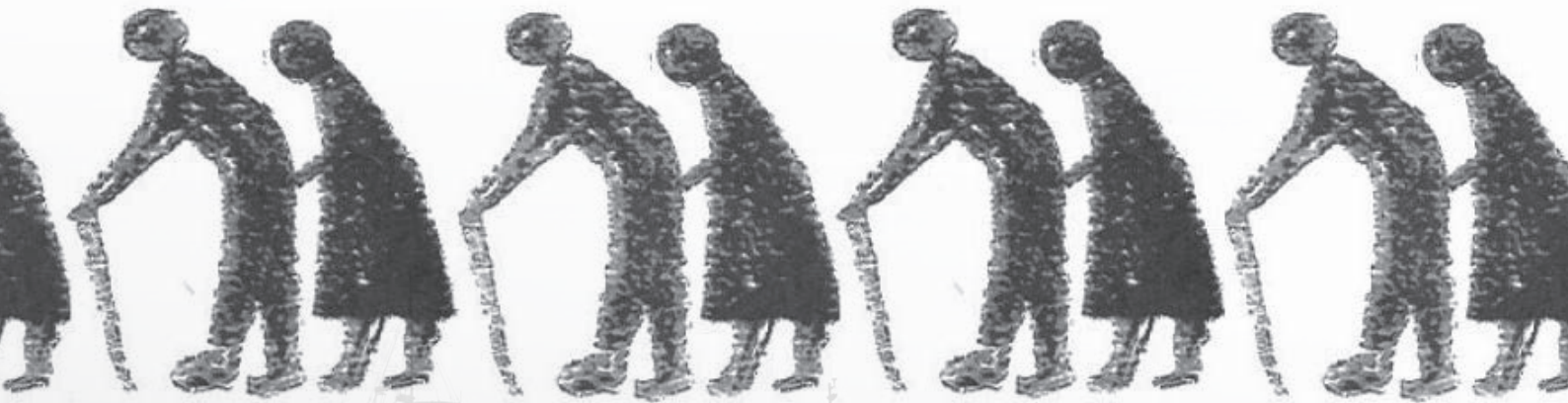
*Z powoniem,*  
 DYREKTOR  
 Departamentu Koordynacji  
 Systemów Zabezpieczenia Społecznego  
 Robert Wójcik

**W związku z powyższą propozycją Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zwróciło się między innymi do strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego o przekazanie opinii w sprawie**

**propozycji zasad wykonywania orzeczenia TSUE przygotowanej przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.**



**Dnia 6 listopada 2019 roku strona pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego reprezentująca Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy oraz Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków przekazała swoje stanowisko do MG MiŻŚ w sprawie propozycji przygotowanej przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej dot. zasad wykonywania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 8 maja 2019 r w sprawie C-631/17 *Inspecteur van de Belastingdienst*. Strona pracowników przypominała, że sprawa regulacji marynarskich ubezpieczeń społecznych od wielu lat jest przedmiotem dyskusji i propozycji rozwiązań w ramach prac Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Zwróciliśmy uwagę, że podczas ostatniego posiedzenia Zespołu, co miało miejsce w dniu 10 lipca br. Pan Marek Gróbarczyk. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przekazując przebieg spotkania w Pałacu Prezydenta poinformował, że Pan Prezydent „...wyraził chęć bycia „właścicielem” tej ustawy i przeprowadzania jej przez Parlament, przy wsparciu MG MiŻŚ. Ustawa przygotowana przez MG MiŻŚ zostanie przekazana.**





*Prezydent wyraził pełną gotowość do prowadzenia negocjacji finansowych z MF. Jeśli będzie zbyt mało czasu, by ustawę uchwalić w tej kadencji Sejmu, będzie to pierwsza ustawa, która trafi pod obrady Sejmu nowej kadencji. Prezydent chce być twarzą powrotu statków pod polską banderę i nadać tematu wi wyższą rangę.” Powyższy cytat pochodzi z Protokołu posiedzenia Zespołu.*

Proponowane przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej rozwiązanie dotyczące wykonania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 8 maja 2019 roku w sprawie C-631/17 Inspecteur van de Belastingdienst (koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego) nie spełnia postulatów strony pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żegluga i Rybołówstwa Morskiego.

Zdaniem strony pracowników reprezentującej: FZZMiR, Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i OZZOiM „...należy skorzystać z wielu lat pracy Zespołu Trójstronnego ds. Żegluga i Rybołówstwa Morskiego, który wypracował propozycje systemu zabezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy, w tym pracujących dla pracodawców z UE, i podjąć w kierunku stworzenia dostępnego, dobrowolnego i atrakcyjnego systemu zabezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy pracujących pod innymi banderami. Systemu, który zachęci marynarzy i armatorów do uczestniczenia w tym systemie ponieważ będzie on atrakcyjny na skalę europejską...”.

Dnia 8 listopada 2019 roku Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej (MGMiZS) przekazało swoje stanowisko do Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej (MRPiPS) w sprawie propozycji MRPiPS odnośnie możliwości stosowania w Polsce wyroku TSUE w sprawie C-631/17 (koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego i wskazania ustawodawstwa mającego zastosowanie w przypadku marynarza świadczącego pracę na pokładzie statku pełnomorskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego). Treść stanowiska MGiMiZS poniżej:

MINISTERSTWO  
GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

DEPARTAMENT GOSPODARKI MORSKIEJ

DGM.WTM.6.0261.4.2019.AP

Warszawa, dnia 8 listopada 2019 r.

Pan  
Robert Wójcik  
Dyrektor  
Departament Koordynacji Systemów  
Zabezpieczenia Społecznego

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki  
Społecznej

Szanowny Panie Dyrektorze,

w nawiązaniu do pisma z dnia 29 października 2019 r. (znak DSZ.II.543.1.2018.GS), w którym przedstawiono propozycję wykonywania w Polsce orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 8 maja 2019 r. w sprawie C-631/17 *Inspecteur van de Belastingdienst* (dotyczącego koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego i wskazania ustawodawstwa mającego zastosowanie w przypadku marynarza świadczącego pracę na pokładzie statku pełnomorskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego) Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej przedstawia poniżej swoją opinię.

Na wstępie podkreślić należy, że MGiMiZS wyraża głębokie zaniepokojenie i stanowczy sprzeciw wobec proponowanego przez MRPiPS sposobu wykonania orzeczenia TSUE w sprawie C-631/17. Przedmiotowa propozycja została również skonsultowana ze stronami pracowników i pracodawców Zespołu Trójstronnego ds. Żegluga i Rybołówstwa Morskiego. Podkreślić należy, że zarówno strona pracowników, jak i pracodawców, zaopiniowała propozycję MRPiPS zdecydowanie negatywnie.

W ocenie MGiMiZS wdrożenie przedmiotowej propozycji w życie znacząco podniesie koszty funkcjonowania polskich armatorów, w tym armatorów będących własnością Skarbu Państwa, a w konsekwencji, w obliczu konkurencji kosztowej na międzynarodowym rynku żegludowym, doprowadzi do ich upadku w przeciągu kilku miesięcy. Należy bowiem mieć na uwadze, że polscy marynarze w przeważającej większości zatrudniani są przez unijnych armatorów na statkach podnoszących bandery inne, niż europejskie. Dotyczy to również statków należących do państwowych armatorów, które właśnie ze względu na obciążenia w zakresie podatków i składek na ubezpieczenie społeczne podnoszą – podobnie jak większość światowego tonażu – bandery inne, niż europejskie. Podkreślić należy, że statki te w ogromnej większości obsługują relacje międzynarodowe, poza RP czy też poza UE, gdzie narazone są na bezpośrednią konkurencję kosztową armatorów spoza UE, eksploatujących statki pod banderami państw trzecich i obsadzone załogami spoza UE.

Rozwiązanie zaproponowane przez MRPiPS prowadzić będzie również do rugowania przez europejskich armatorów wysoko wykwalifikowanych polskich kadr morskich i zastępowania ich innymi nacjami, spoza UE. Tym samym doprowadzi do utraty miejsc pracy przez ok. 40 000 polskich marynarzy, co będzie skutkowało zapaścią całego sektora edukacji morskiej (w tym państwowe szkoły morskie) i upadkiem przedsiębiorstw oraz instytucji powiązanych z morskim rynkiem pracy.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej  
00-400 Warszawa, ul. Nowy Świat 6/12  
www.mgm.gov.pl

Niezależnie od powyższego MGiMiZS nie zgadza się z interpretacją, by ww. orzeczenie stosowane było wstecz, od dnia jego wydania, bez zmian legislacyjnych poprzedzonych konsultacjami z partnerami społecznymi.

MGiMiZS zwraca uwagę na fakt, że ww. orzeczenie wskazuje właściwe ustawodawstwo do celów ubezpieczenia społecznego marynarza. Mając na uwadze realia międzynarodowego morskiego rynku pracy, gdzie marynarz w danym roku zatrudniany jest na kilkumiesięcznych kontraktach, często u różnych armatorów, z różnych państw i na statkach pod różnymi banderami, zasada ubezpieczenia społecznego w państwie zamieszkania marynarza jest jak najbardziej zasadna. Niemniej jednak wdrożenie orzeczenia TSUE wymaga nowelizacji ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 300, z późn. zm.), uwzględniającej realia morskiego rynku pracy oraz specyfikę zawodu marynarza. Nowelizacja taka powinna zostać szeroko skonsultowana z partnerami społecznymi. Postulaty takie wielokrotnie zgłaszane były również przez stronę pracowników oraz stronę pracodawców Zespołu Trójstronnego ds. Żegluga i Rybołówstwa Morskiego.

Podkreślić należy, że projekt stosownej nowelizacji m.in. ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych uwzględniającej ww. realia morskiego rynku pracy został przygotowany przez ekspertów Zespołu Trójstronnego ds. Żegluga i Rybołówstwa Morskiego oraz Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej i według wiedzy DGM MGiMiZS, w najbliższym czasie ma zostać przekazany do Parlamentu jako inicjatywa ustawodawcza Prezydenta RP.

Z poważaniem,

Paweł Krężel  
Zastępca Dyrektora

/-podpisano bezpiecznym podpisem  
elektronicznym weryfikowanym przy pomocy  
ważnego kwalifikowanego certyfikatu/

Do wiadomości:

1. Pan Mariusz Kubzdyl, Dyrektor Departamentu Ubezpieczeń Społecznych, Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej,
2. Pani Ewa Kosowska, Dyrektor Departamentu Ubezpieczeń i Składek, Zakład Ubezpieczeń Społecznych,
3. Pani Kinga Straś, Dyrektor Departamentu Prawa Unii Europejskiej, Ministerstwo Spraw Zagranicznych,
4. Pan Przemysław Bryksa, Dyrektor Biura Narodowej Rady Rozwoju, Samorządu i Inicjatyw Obywatelskich, Kancelaria Prezydenta RP.



Gdynia, 22.05.2019

Szanowna Pani  
**Prof. Gertruda Uścińska**  
 Prezes  
**Zakład Ubezpieczeń Społecznych**  
 Warszawa

**Dot: 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)**

Proszę pozwolić, że na wstępie przywołamy nieco historii. Porozumienie w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego zawierane przez właściwe instytucje Norwegii i Polski istnieje od 1 maja 2005 roku, kiedy to, w oparciu o wniosek polskich marynarskich związków zawodowych, zawarte zostało po raz pierwszy.

Odegrato ono wówczas, i nadal tak pozostaje, istotną rolę dla polskich marynarzy zatrudnianych na statkach NIS, których liczba zmalała wprawdzie z około 4000 w roku 2005 do niespełna 319 w roku 2018, ale jednocześnie rzutuje ono znacząco na zatrudnienie prawie 900 dalszych polskich marynarzy na statkach podnoszących bandery inne niż norweska, a zarządzanych przez norweskich armatorów.

Warto wspomnieć, że porozumienie z uwagi na przyjęte w Polsce rozwiązania prawne pozwala polskim marynarzom dokonać jedynie ubezpieczenia obejmującego świadczenie emerytalne i rentowe. Jednak układy zbiorowe pracy zawarte przez niżej podpisane polskie marynarskie związki zawodowe zawierają w swych zapisach postanowienia dotyczące innego ryzyka, tj. świadczenia na wypadek choroby, inwalidztwa, śmierci, a także utraty rzeczy osobistych. Dodatkowo informujemy, że norwescy pracodawcy zostali układem zbiorowym pracy zobligowani do partycipacji w kosztach ubezpieczenia społecznego w ZUS poprzez wskazany kwotowo bonus wypłacany co miesiąc każdemu polskiemu marynarzowi.

Zdaniem polskich marynarskich związków zawodowych władze Rzeczypospolitej Polskiej mają prawo korzystać z dorobku prawnego Unii Europejskiej i stosować przewidziane tam rozwiązania i dopuszczalne instrumenty pomocowe w celu wspomnienia swoich obywateli. Zawarcie Porozumienia, o którym mowa wyżej, niewątpliwie takim instrumentem jest.

Mając powyższe na uwadze wnosimy do Pani Prezes o zawarcie omawianego porozumienia na trzy letni okres, to jest od 1 stycznia 2020 do 31 grudnia 2022.

W załączeniu pozwalamy sobie przesać tekst aktualnie obowiązującego porozumienia dotyczącego omawianego tematu.

Informujemy jednocześnie, że w oczekiwaniu na wpis do programu prac Rządu jest projekt ustawy wprowadzającej rozwiązania w zakresie ubezpieczeń społecznych decydowane marynarzom zamieszkającym na terytorium Polski. Jest to realizacja postanowień Konwencji MLC 2006 przyjętej przez MOP i ratyfikowanej przez Polskę w 2013 roku.

Brak Porozumienia, bez wątplenia, skutkować będzie faktycznym zakończeniem zatrudnienia polskich marynarzy przez norweskich pracodawców.

Biorąc powyższe pod uwagę zwracamy się z prośbą o wystąpienie do odpowiednich władz Królestwa Norwegii z zawarciem Porozumienia na kolejny okres.

Jeśli Pani Prezes uzna to za potrzebne jesteśmy gotowi na osobiste spotkanie z Panią, bądź wskazanymi przez Panią osobami, w celu dalszego omówienia sprawy.

Z poważaniem,

Krajowa Sekcja Morska  
 Marynarzy i Rybaków  
 NSZZ "Solidarność"

*Andrzej Kościak*

Andrzej Kościak  
 Przewodniczący

Ogólnopolski  
 Związek Zawodowy  
 Oficerów i Marynarzy

*Henryk Płajkowski*

Henryk Płajkowski  
 Przewodniczący

Otrzymują:

1. Pan Marek Gróbarczyk, Minister MGiZS
2. Pani Dorota Arciszewska-Mielewczyk, Poseł na Sejm RP, Przewodnicząca Komisji GMIŻS



### **Porozumienie pomiędzy Polską i Norwegią w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w stosunku do polskich marynarzy zatrudnionych na statkach NIS ...**

Dnia 31 grudnia 2019 roku traci ważność Porozumienie zawarte między właściwymi instytucjami Polski i Norwegii w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w odniesieniu do polskich marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w Norweskim Międzynarodowym Rejestrze Statków tzw. NIS.

Z naszego punktu widzenia, brak takiego Porozumienia skutkować może faktycznym zaprzestaniem zatrudniania polskich marynarzy przez norweskich pracodawców.

W związku z tą sytuacją, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wraz z OZZOiM wystąpiła do Prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych o podjęcie działań dążących do zawarcia z władzami Norwegii wyżej wymienionego Porozumienia na kolejny okres.

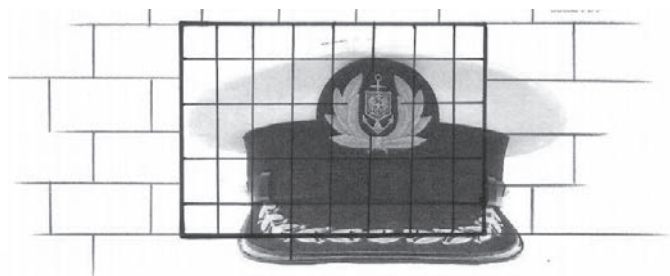
Poniżej zamieszczamy treść pisma.

**Dnia 23.01.2020 roku otrzymaliśmy odpowiedź z ZUS, cytat:** „... obecnie oczekujemy na podpis strony norweskiej pod przesłanym projektem Porozumienia. Niestety proponowany przez najwcześniej okres 3 lat nie spotkał się z aprobatą i musieliśmy zmienić projekt tak aby uwzględnił on wolę strony norweskiej. Wolą strony norweskiej jest zawarcie Porozumienia jedynie na okres 6 miesięcy (01.01.2020 – 30.06.2020). Po naszej stronie Porozumienie podpisała już Pani Prezes. Na dniach powinniśmy otrzymać odp. z Norwegii z Porozumieniem podpisanym przez Prezesa NAV. ...”



### **Apel Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC z dnia 29 listopada 2019 roku**

Dnia 29 listopada 2019 roku Polski Komitet Koordynacyjny Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC w skład którego wchodzi:



Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność” oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy zwrócił się do Prezydenta RP o podjęcie wszelkich możliwych działań, zgodnych z prawem, w celu natychmiastowego zwolnienia polskiego kapitana statku UBC SAVANNAH z aresztu w Meksyku.



Gdynia, 29 listopada 2019 r.

## APEL

### **Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC**

Polski Komitet Koordynacyjny Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC w skład którego wchodzi:

1. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
2. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
3. Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”
4. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy

odnotowuje informacje dotyczące wielotorowych działań kancelarii Prezydenta RP i Ministerstwa Spraw Zagranicznych w celu uwolnienia Andrzeja Lasoty polskiego kapitana statku UBC SAVANNAH przebywającego w areszcie w Meksyku.

Mając szczególnie na uwadze zły stan zdrowia kapitana Andrzeja Lasoty Polski Komitet Koordynacyjny Morskich Afiliantów ITF ds. kampanii FOC i POC zwraca się z apelem do Pana Prezydenta o podjęcie wszelkich możliwych działań, zgodnych z prawem, w celu natychmiastowego zwolnienia polskiego kapitana statku UBC SAVANNAH z aresztu w Meksyku.

W imieniu

Polskiego Komitetu Koordynacyjnego Morskich Afiliantów  
ds. Kampanii FOC i POC

Przewodniczący  
Jacek Szornak

## Jak postępować w sytuacji oskarżenia karnego?

Kiedy grozi Wam oskarżenie karne albo dochodzenie prowadzone przez lokalne władze, istotne znaczenie ma sprawiedliwe traktowanie marynarzy, niezależnie od okoliczności i winy lub niewinności odnośnych osób. Asystent prawny ITF, Jonathan Warring, oferuje wskazówki jeśli znajdziecie się w takiej sytuacji.



### 1. ZNAJ SWOJE PRAWA.

Marynarze funkcjonują w krajach o różnych systemach prawnych i poziomach przestrzegania praw człowieka. Jednak kiedy znasz pewne swoje podstawowe prawa człowieka możesz domagać się aby miały one zastosowanie.

Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych (ICCPR) zawiera szczegółowe postanowienia dotyczące praw jakie należy przyznać wszystkim ludziom w sytuacji aresztowania, zatrzymania i poddania postępowaniu sądowemu w każdym państwie. Wytyczne wspólne IMO/MOP dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego zredagowane zostały z uwzględnieniem międzynarodowych instrumentów praw człowieka, włącznie z ICCPR. Instrument ten daje specyficzne porady dla marynarzy, armatorów, państw bandery i państw portu, na temat sposobów zagwarantowania marynarzom sprawiedliwego traktowania.

### 2. ZABIEGAJ O POMOC.

Kiedy stajesz w obliczu dochodzenia, zatrzymania lub oskarżenia skontaktuj się z ludźmi i organizacjami mogącymi udzielić pomocy. Ważne jest, że mają oni świadomość sytuacji. Pewne przykłady osób, z którymi należy się skontaktować:

- Armator lub twój pracodawca
- Oficjele związkowi
- Miejscowy Inspektor ITF
- Miejscowy konsul lub ambasada państwa bandery
- Miejscowy konsul lub ambasada twojego kraju ojczystego
- Rodzina
- Wszelka miejscowa misja dla marynarzy lub centrum marynarskie

### 3. TWOJE ZACHOWANIE.

Jeśli jesteś przesłuchiwany przez policję lub przez miejscowe władze, wykazuj wolę współpracy i przekazuj zgodne z prawdą informacje. Pamiętaj, że posiadasz prawo odmowy samooskarżania. Oznacza to, że nie musisz przekazywać żadnych informacji, które mogą wskazywać, że zawiniłeś lub popełniłeś przestępstwo. Korzystając z tego prawa powinieneś udzielać odpowiedzi na pytania kierując się wyrażeniem „bez komentarza” lub milczeć.

Jeśli władze dochodzeniowe używają języka, którego nie znasz, powinny zapewnić tłumacza. Jeśli tego nie uczynią powinieneś zwrócić się o to. Masz prawo do odmowy podpisywania dokumentów, których przetłumaczenia nie uzyskałeś na język przez ciebie zrozumiały.

### 4. REPREZENTACJA PRAWNA.

Prawo do reprezentacji prawnej stosowane jest różnie w różnych państwach. Jeśli zostaniesz aresztowany przez policję, albo zatrzymany przez władze państwowe, powinieneś otrzymać możliwość reprezentacji prawnej.

Możesz mieć możliwość uzyskania darmowej reprezentacji, albo – w pewnych okolicznościach – zwrócić się możesz do pracodawcy o zapewnienie prawnika. Powinieneś mieć prawo do rozmawiania ze swoim prawnikiem w trybie poufnym.

## Nowy zestaw narzędzi ITF w s. kryminalizacji

We wrześniu 2017 roku ITF sporządziła zestaw narzędzi informujących marynarzy o przysługujących im prawach. Zawiera on wspólne Wytyczne IMO/MOP.

Międzynarodówka Praw Marynarzy (SRI)

**Obejrzyj film SRI o pomaganiu marynarzom: [https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD\\_MEB00](https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD_MEB00)**

Zainteresuj się aplikacją SRI na swym urządzeniu: <http://m.seafarersrights.org/>



Uruchom aplikację Seafarers Rights na iPhone, iPadzie, Androidzie, Blackberry, na laptopie lub komputerze stacjonarnym. Postępuj zgodnie z instrukcjami na dole tej strony, aby zapisać aplikację na telefonie lub tablecie i uzyskaj natychmiastowy dostęp w dowolnym miejscu.

Poznaj swoje prawa  
Znajdź prawników  
Wezwij pomoc

<http://seafarersrights.org/sri-resources/how-to-use-the-sri-app/>

## Przestępczość morska nadal stanowi zagrożenie dla załóg



Piractwo i rozboje – często z użyciem broni - w wielu „zapalnych” punktach świata, nadal

stanowią zagrożenie dla załóg. Najbardziej niebezpiecznym obszarem, w którym odnotowuje się napady i rozboje pozostają wody u wybrzeży Afryki Zachodniej, jednakże ostatnie incydenty zgłaszane do Międzynarodowego Biura Morskiego (International Maritime Bureau) i całodobowego Centrum Zgłaszania Piractwa (24-hor Piracy Reporting Centre) wskazują na gwałtowny wzrost przestępczości w południowo-wschodniej Azji.

- 27 sierpnia miały miejsce dwa napady na pokładzie masowca zacumowanego w Sandakan (Malezja). Po podniesieniu alarmu złodzieje uciekli z mieniem zabranym ze statku.
- 25 sierpnia uzbrojeni mężczyźni zostali dostrzeżeni na pokładzie tankowca zakotwiczonego 17 mil morskich od Bandar Penawar, Johor (Malezja). Podniesiono alarm a gdy rozległy się gwizdki załoga zdołała ukryć się w kabinach. Napastnicy uciekli kradnąc tratwę ratunkową i inny sprzęt statkowy.
- 22 sierpnia dwóch uzbrojonych złodziei wdarło się na pokład masowca przygotowującego się do rzucenia kotwicy w Belawan (Indonezja). Zagrozili wachtowemu nożem i związali go. Wyrwali jego walkie-talkie i uciekli.
- 20 sierpnia pięciu uzbrojonych w noże złodziei weszło na pokład holownika zakotwiczonego w Batam (Indonezja). Podniesiono alarm i załoga zdołała wezwać lokalne władze, które przybyły na statek w celu przeprowadzenia dochodzenia. Okazało się, że skradziono części zamienne do urządzeń pokładowych i maszynowych.
- 17 sierpnia piraci wdarli się na tankowiec 50 mil morskich od Brass (Nigeria). Gdy rozległ się alarm załoga zdołała się zabyrykadować a kiedy patrolowa łódź nigeryjskiej marynarki wojennej dotarła na miejsce stwierdzono, że piratów nie ma już na pokładzie.
- 14 sierpnia na pokładzie statku dostawczego cumującego w Federal Ocean Terminal, Onne (Nigeria) zauważono złodzieja kradnącego własność statku. Załozde udało się zamknąć go w jednym z pomieszczeń a następnie przekazać go władzom, które

zabrały go na brzeg w celu przesłuchania i dalszego dochodzenia.

- 11 sierpnia zauważono dwóch złodziei uzbrojonych w noże, którzy próbowali włamać się do sterówki kontenerowca zakotwiczonego w Phuoc Long (Wietnam). Zaalarmowano całą załogę, która zdołała się zebrać i złodzieje uciekli z pustymi rękami.

**Wszelkie ataki i podejmowane próby ataków powinny być zgłaszane do pracującego 24 godziny na dobę Centrum Zgłaszania Piractwa (PRC) pod numerem telefonu: 603 2031 0014 lub mailem : [imbkl@icc-ccs.org](mailto:imbkl@icc-ccs.org)**

## **OBSADA ZAŁOGOWA**

### **- Stanowisko Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "SOLIDARNOŚĆ"**

Wpływ zmęczenia na sprawność człowieka (tzw. element ludzki) jest obecnie wysoko w agendzie Międzynarodowej Organizacji Morskiej - IMO, zwłaszcza Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu.

Czas pracy, a w tym kontekście dobór minimalnej bezpiecznej obsady statku, np. w oparciu o rezolucję Zgromadzenia IMO A. 1047(27). Regulacje zatrudnienia na statku morskim powinny także brać pod uwagę Wytyczne dotyczące zmęczenia zawarte w Okólniku MSC/1014. W kontekście tych dwóch ostatnich dokumentów zasadnicze znaczenie ma też ustalanie harmonogramu wacht na statku.

Przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wielokrotnie zwracali uwagę na posiedzeniach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego jak i na posiedzeniach Komisji Sejmowych, jeszcze przed ostatecznym uchwaleniem w 2015 roku Ustawy o pracy na morzu przez ówczesną większość PO/PSL, że zarówno sposób podejścia ustawodawcy do zagadnienia obsady załogowej, jak i tekst Ustawy o pracy na morzu spotykają się z dezaprobatą strony pracowniczej. Dotychczasowa praktyka wskazuje, że **wnio-skowana przez armatora minimalna obsada załogowa, co do której wystawiany jest odpowiedni dokument, nie tylko nie**

**spełnia, ale wręcz uniemożliwia spełnienie wymagań Konwencji o pracy na morzu - MLC, 2006.**

Zawierając definicję celów dla Prawidła 2.7 Konwencji, autorzy Konwencji wskazują na znaczenie jakie ma zatrudnienie na statku wystarczającej liczby marynarzy dla zagwarantowania, że jest on eksploatowany bezpiecznie i wydajnie, z uwzględnieniem ochrony statku, ta zaś została zupełnie pominięta w Ustawie o pracy na morzu, i biorąc pod uwagę zmęczenie marynarzy i szczegóły podróży statku.

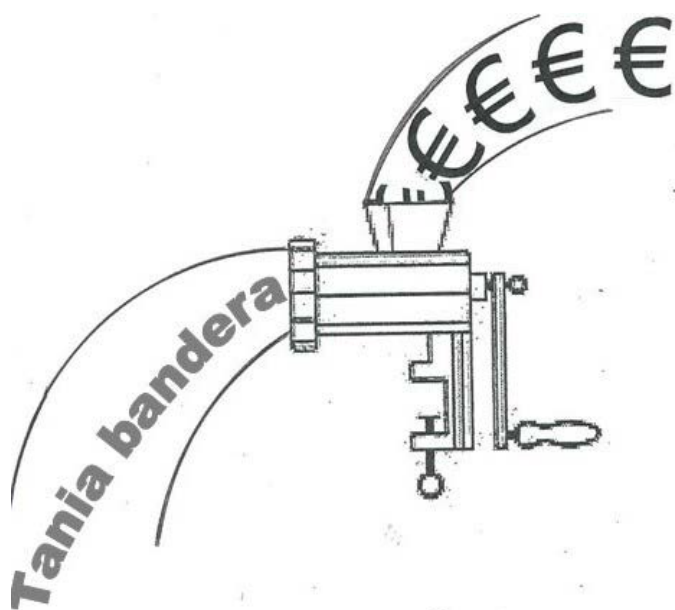
Ustawa uwzględniać musi istnienie jako minimum dwóch pojęć: minimalnej obsady bezpiecznej (pozwalającej na przemieszczanie się statku od punktu A do B w warunkach normalnych) oraz obsady operacyjnej, to jest pozwalającej zgodnie z obowiązującymi przepisami, eksploatować statek bezpiecznie z zapewnieniem mu wymaganej ochrony i wydajnie.

Poziom obsady załogowej decyduje też o przyjęciu systemu pełnienia wacht. Poza bardzo nielicznymi wyjątkami, system 2-wachtowy nie pozwala w warunkach współczesnej eksploatacji statku na spełnienie wymagań Konwencji odnośnie czasu pracy i wypoczynku. O systemie wachtowym Ustawa o pracy na morzu zupełnie nie wspomina. Jakby twórcy zupełnie nie wiedzieli w jaki sposób jest zorganizowana praca na statku.

**Obsada załogowa powinna też zapewnić bezpieczeństwo statku i przebywających na nim osób w sytuacjach adwocacyjnych/awaryjnych.**



## Europejska branża żeglugaowa potrzebuje subsydiów, ale aktualny system lekceważy europejskich podatników i pracowników



18 września 2019

Związki zawodowe z zadowoleniem przyjęły wnioski od dawna oczekiwanego studium Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) i działającego pod jej auspicjami Międzynarodowego Forum Transportu (ITF) – opublikowany ostatecznie w dniu 17 września 2019 roku. Studium zaleca przekształcenie subsydiów, nazywanych też pomocą publiczną, dostępnych dla europejskiej branży żeglugaowej w taki sposób, aby zwiększyć korzyści wynikające z ich ceny oraz skuteczność w kontekście ochrony krajowych miejsc pracy, dekarbonizacji branży oraz zmniejszenia kongestii i zanieczyszczania.

Raport ITF-OECD zatytułowany „Subsydia morskie – czy warto są swej ceny?” zawiera od dawna oczekiwaną ocenę reżimów pomocy publicznej (subsydiów) oferowanych przez kraje rozwinięte dla branży transportu morskiego. Rządy udzielają wsparcia subsydiom z wielu chwalebnych powodów włącznie ze wzmacnianiem konkurencyjności branż morskich, wspieraniem bander narodowych oraz promowaniem zatrudnienia i tworzeniem kwalifikowanych miejsc pracy.

Jednak raport ten stanowić będzie wezwanie do przebudzenia się polityków konstruujących owe systemy subsydiów, jako że analiza ITF-OECD potwierdza to, co pracownicy i ich związki zawodowe od dawna podejrzewali i wyrażali wprost: **subsydia morskie nie przyczyniają się do osiągnięcia założonych celów.** Stanowiska w tym duchu wyrażane były wielokrotnie przez Międzynarodową Federację Transportowców (ITF) i Europejską Federację Transportowców (ETF).

Raport dokonuje kompleksowego przeglądu całego zakresu studiów skutków i analiz bezpośrednich i pośrednich wpływów subsydiów morskich na branżę żeglugaową, ze specyficznym skoncentrowaniem się na krajach UE gdzie pomoc publiczna regulowana jest i monitorowana przez Komisję Europejską.

Ogólny obraz daje niewiele dowodów, że subsydia morskie warto są swej ceny jeśli chodzi o osiągnięcie ich założonych celów, mimo wydawania przez rządy coraz większych na nie środków.

**„SUBSYDIA MORSKIE MAJĄ ŻYWOTNE ZNACZENIE, ALE UE MUSI ZMIENIĆ PRZEPISY DLA ZAGWARANTOWANIA, ŻE RZĄDY WYDAJĄ PIENIĄDZE PODATNIKÓW UE JEDYNIEM NA WSPIERANIE SPÓLEK TWORZĄCYCH KWALIFIKOWANE MIEJSCA PRACY DLA KRAJOWYCH MARYNARZY.”**

**LIVIA SPERA**

**P.o. SEKRETARZA GENERALNEGO ETF**

## Międzynarodowe Forum Transportu (Forum)

Międzynarodowe Forum Transportu – nazywane dalej „Forum” – jest organizacją międzyrządową z udziałem 60 krajów członkowskich. Działa jako „think tank” polityki transportowej i odbywa coroczny szczyt z udziałem ministrów odpowiedzialnych za transport. Forum jest jedynym organem o charakterze globalnym obejmującym wszystkie rodzaje transportu. Forum jest politycznie autonomiczne, zaś administracyjnie zintegrowane jest z OECD.

Forum pracuje na rzecz polityk transportowych poprawiających życie ludzi. Jego misją



jest pogłębianie zrozumienia roli transportu dla wzrostu gospodarczego, zrównoważenia środowiskowego i włączenia społecznego oraz podnoszenie rangi polityki transportowej w oczach opinii publicznej.

Forum organizuje dialog globalny na rzecz lepszego transportu. Działa jako platforma prowadzenia dyskusji i wstępnego negocjowania zagadnień polityki dotyczącej wszystkich środków transportu. Przeprowadza analizy tendencji, umożliwia dzielenie się wiedzą oraz promuje wymianę opinii między decydentami w dziedzinie transportu i społeczeństwem obywatelskim. Coroczny Szczyt Forum jest największym na świecie zgromadzeniem ministrów transportu i wiodącą platformą globalną dla dialogu dotyczącego polityki transportowej.

Polska jest członkiem Forum i uczestniczy w jego pracach.

### Co uczyniono w ramach Raportu Forum?

Raport obejmuje przegląd bezpośrednich i pośrednich subsydiów dostępnych dla transportu morskiego w krajach OECD. Dokonuje on oceny, czy subsydia warte są pieniędzy podatników oraz oferuje zalecenia odnośnie sposobów w jaki politycy mogą zwiększyć skuteczność subsydiów morskich. Analizy oparto o badania danych dostępnych w internecie o ankiety oraz wywiady z odpowiednimi interesariuszami i ekspertami.

Przedstawiciele krajów członkowskich Forum zostali skonsultowani jeśli chodzi o dokładność zebranych danych.

## JAKI JEST SKUTEK SUBSYDIÓW ŻEGLUGOWYCH W EUROPIE? KLUCZOWE WNIOSKI RAPORTU FORUM

### Czy więcej statków podnosi bandery UE?

#### NIE

Podnoszenie i przywracanie bander [narodowych] stanowi jeden z celów subsydiów morskich i stanowi istotną część motywacji dla wytycznych UE odnośnie pomocy publicznej.

Spółki Żeglugowe UE są nadejście właścicielami 36% globalnej floty żeglugowej, natomiast

jedynie 18% globalnej floty zarejestrowane jest pod europejskimi banderami. Wielkość ta zmalała o niemal połowę od roku 1980.

### Udział procentowy bander narodowych UE w globalnej flocie



### Czy powstało więcej miejsc pracy dla marynarzy z UE?

#### NIE

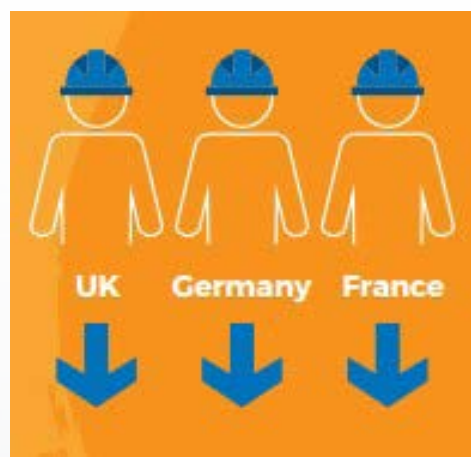
Podstawą wprowadzenia w Zjednoczonym Królestwie subsydium w postaci podatku tonażowego było założenie zwiększenia zatrudnienia lokalnych marynarzy. Raport Forum OECD nie znajduje dostatecznych dowodów potwierdzających to założenie.

Podatek tonażowy w Zjednoczonym Królestwie na przykład, zwiększył tonaż całkowity, ale z powstałych miejsc pracy skorzystali w głównej mierze marynarze spoza UE.

Studium nie znajduje także wyraźnych dowodów aby subsydia w kontekście wynagrodzeń (ulgi podatkowe i dotyczące ubezpieczeń społecznych) oraz na wspieranie szkolenia, doprowadziły do zwiększenia zatrudnialności marynarzy z UE.

**„Subsydia mające na celu powrót pod banderę (narodową) zakładają często, że większa flota pod banderą krajową wpływa pozytywnie na zatrudnienie morskie”** – raport Forum OECD.

Spadająca liczba marynarzy zamieszkałych w UE



## ➤ Korzystny wpływ na morskie klastry i miejsca pracy na lądzie?

### NIE

Analitycy nie stwierdzili powiązania między subsydiami morskimi a tworzeniem i ochroną morskich miejsc pracy i branż na lądzie. W istocie subsydia morskie zachęcają często armatorów do budowania nowych, większych statków poza obszarem UE. Łączone jest to z automatyzacją portów, która niszczy miejsca pracy związane z obsługą ładunków w portach europejskich.

## Udział procentowy statków dla armatorów z UE zbudowanych w stoczniach UE: mniej niż 20 %



## Korzystny wpływ na dekarbonizację?

### NIE

Celem UE jest redukcja emisji pochodzących od środków transportu o 60% do roku 2050. Żegluga krótkiego zasięgu powinna pomóc w zdjęciu części transportu towarowego z dróg. Jednak subsydia na połączenia żeglugowe krótkiego zasięgu, takie jak wynikające z programu UE Autostrady Morskie nie są skuteczne. Przesunięcie modalne na morze nigdy nie uległo materializacji.

Subsydia morskie nie wpłynęły także na zazielenienie żeglugi, czyli sprawienie aby stała się bardziej przyjazna dla środowiska. W nielicznych przypadkach uwarunkowania środowiskowe są dołączone a w niektórych mamy do czynienia nawet z odwrotnym skutkiem w wyniku zwolnień z podatku paliwowego jako zachęty dla branży aby nie zabięła o dekarbonizację.

**Cel UE jeśli chodzi o redukcje emisji pochodzących od transportu:**



## DLACZEGO EUROPIE POTRZEBNE SĄ SUBSYDIA MORSKIE?

Takie systemy jak podatek tonażowy są niezbędne, ponieważ globalna branża żeglugowa jest gniazdem nieuczciwej konkurencji. Przypominamy, że jest to korzystniejszy system podatkowy oparty o tonaż statku, a zastępuje on w żegludze regularny korporacyjny podatek dochodowy.

System Tanich Bander (FoC) otworzył drzwi dla minimalizowania regulacji, tanich opłat rejestrowych unikania podatków i swobody zatrudniania tanich pracowników ze wszystkich krańców świata. Statek podnoszący tanią banderę rejestrowany jest w danym kraju wyłącznie dla korzystania z niskich podatków, niewielkich wynagrodzeń i słabych norm w zakresie prawa pracy i bezpieczeństwa. Ten wyścig do dna wprowadził coraz większe trudności dla spółek żeglugowych w rejestrach europejskich, jeśli chodzi o konkurowanie i zniszczył możliwości zatrudniania marynarzy z UE/EOG w przewozach globalnych.

Jeśli Europa zamierza dysponować rentowną branżą żeglugową, bez wątplenia potrzebne jej są subsydia morskie, inaczej mówiąc: pomoc publiczna.

**„JAK DŁUGO SYSTEM NIE ZOSTANIE TOTALNIE ZREFORMOWANY, EUROPEJSKIEJ ŻEGLUDZE POTRZEBNE BĘDZIE WSPARCIE FINANSOWE. PYTANIE DOTYCZĄCE SUBSYDIÓW MORSKICH DLA ŻEGLUGI UE NIE BRZMI CZY, ALE JAK. EUROPA MUSI WSPIERAĆ SEKTOR LECZ W ODMIENNY I BARDZIEJ WYDAJNY SPOSÓB DLA AKTYWNEGO WSPIERANIA TWORZENIA MIEJSC PRACY I SZKOLENIA MARYNARZY**

**ZAMIESZKAŁYCH W EUROPIE.”  
STEPHEN COTTON, SEKRETARZ  
GENERALNY ITF**

**JAK EUROPA MOŻE ROZWIĄZAĆ  
PROBLEM SUBSYDIOWANIA SWEJ  
ŻEGLUGI?**

Raport Forum zaleca aby wsparcie finansowe dla sektora transportu morskiego było kontynuowane, ale poddać je należy pewnym warunkom. Nie wystarczy zwiększanie liczby statków zarejestrowanych pod europejskimi banderami. Wszelkie korzystne traktowanie fiskalne powinno mieć przede wszystkim na uwadze tworzenie miejsc pracy i szkolenia marynarzy zamieszkałych w Europie.

Komisja Europejska powinna zmienić swe podejście do subsydiów morskich. A także przyjąć musi i stosować ściślejsze kryteria odnośnie zatrudniania, szkolenia i norm środowiska naturalnego. Wymagać to będzie ostatecznie od Komisji uzgodnienia przeglądu i rewizji wytycznych wspólnotowych w zakresie pomocy publicznej dla transportu morskiego. Każde Państwo Członkowskie przyznające subsydia morskie powinno być za nie odpowiedzialne a sam proces powinien mieć charakter jawny. Europa wymaga także ponownego przemyślenia polityki podatkowej i subsydiów dla wsparcia korzystania z paliw alternatywnych i energii odnawialnej w żegludze.

Istniejące subsydia nie zdołały osiągnąć swych założonych początkowo celów.

ETF/ITF i afiliowane z nimi związki zawodowe wzywają Unię Europejską do zreformowania wytycznych o pomocy publicznej dla transportu morskiego i zamknięcia istniejących luk .

W szczególności wspieramy zalecenia zawarte w raporcie Forum aby ustanowić ściślejsze powiązanie pomiędzy przyznawaniem subsydiów i wymaganiami podnoszenia bandery UE/EOG i zatrudniania marynarzy z UE/EOG, zwłaszcza w sytuacji kiedy dany statek eksploatowany jest głównie na wodach unijnych/europejskich.

Zatem nie ulega wątpliwości, że omawiany raport Forum stanowi spełnienie nadziei jakie wiązał z nim od dawna europejski ruch związkowy. Mieliśmy bowiem nadzieję, że do-

starczy on nam silnych argumentów przemawiających za zmianą dotychczasowego sposobu udzielania pomocy żegludze ze środków publicznych, a tym samym będzie stanowił wsparcie w prowadzonej przez ETF Kampanii Fair Żegluga oraz zabiegania o stworzenie Europejskiej Przestrzeni Morskiej pozbawionej dumpingu socjalnego. Tak też się stało.

Omawiany tu raport Forum jest dokumentem dość obszernym: liczy 70 stron i zawiera 10 wykresów oraz 9 tabel. Niemożliwe jest zatem szczegółowe jego omówienie, zwłaszcza w kontekście przydatności dla ruchu związkowego, a więc z perspektywy wykorzystania go z korzyścią dla marynarzy. Ograniczymy się do zamieszczonego na wstępie raportu podsumowania oraz do zaprezentowanych zaleceń.

W dalszej części, tekst drukiem wytłuszczonym jest tekstem pochodzącym z raportu Forum, natomiast kursywą zamieszczono komentarze Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” – zwanej dalej „Sekcją”.

**WNIOSKI STUDIUM FORUM**

**Subsydia morskie odnoszą się do wspierania bandery narodowej, zatrudnienia marynarzy, konkurencyjności kłastrów morskich, promowania wysokiej jakości standardów i utrzymywania łączności morskiej. Mogą one przyjmować formę wydatków budżetowych, wydatków podatkowych oraz przenoszenia ryzyka finansowego na rządy.**

*Wszystkie te elementy są interesujące z perspektywy pracowników i ich przedstawicielstw związkowych, zarówno na szczeblu krajowym jak i regionalnym oraz międzynarodowym.*

*Szczególnie ważne jednak znaczenie ma zwrócenie uwagi na zagadnienia zatrudnienia marynarzy i wspierania bandery narodowej.*

*Jest to powrót do początkowych ( sprzed wielu lat) uzasadnień pomocy publicznej dla żeglugi. Nie wydaje się bowiem co najmniej logiczne i zasadne, aby podatnik danego kraju ponosił koszty zatrudniania obywateli krajów trzecich, zwłaszcza spoza Europy.*

⇒ Tymczasem aktualnie taka właśnie sytuacja ma miejsce. Generalny wniosek jest jednak taki, że przy określonych warunkach – a zdaniem autorów raportu należy je poddać przeglądowi, aktualizacji i rewizji – pomoc publiczna jest możliwa w kontekście żeglugi. Należy zatem zdecydowanie odrzucić wszelkie sugestie, często pojawiające się w raportach, że przepisy wspólnotowe zabraniają wspierania ze środków publicznych tego rodzaju działalności gospodarczej.

**Co najmniej 3 mld € rocznie wydawane są na zaledwie trzy subsydia morskie w krajach OECD; podatki tonażowe, zwolnienia podatkowe paliw dla żeglugi krajowej oraz środki fiskalne dla obniżania kosztów plac marynarzy. Luki systemowe w danych oznaczają, że obraz dotyczący wartości monetarnej subsydiów morskich jest niekompletny. Subsydia przyznawane przez Państwa Członkowskie Unii Europejskiej podlegają kontroli przez Komisję Europejską kiedy odpowiadają prawnej definicji pomocy publicznej.**

Pewne rozwiązania notyfikowane są i podlegają decyzjom Komisji Europejskiej. Inne nie podlegają wymaganiam notyfikacji, ale nadal podlegają pewnemu zgłaszaniu i obowiązkowi jawności. Pewne subsydia morskie mogą nie stanowić pomocy publicznej, wobec czego nie muszą być zgłaszane do Komisji Europejskiej.

Oba powyższe ustępy wskazują na odpowiedzialność Komisji Europejskiej za strategiczne rozwiązania dotyczące żeglugi wspólnotowej. Skoro bowiem Komisja przejęła obowiązek podejmowania decyzji o skali, zakresie i stosowaniu, przynajmniej pewnych subsydiów, odpowiedzialna jest równocześnie za takie modyfikowanie swych postanowień aby spełniały one zamierzoną rolę. Tymczasem zabiegi, przynajmniej ze strony europejskich związków zawodowych marynarzy, o przeprowadzenie wymaganych zmian w zakresie Wytycznych Pomocy Publicznej dla transportu spełzały jak dotąd na niczym; co w świetle niniejszego raportu Forum uznać można za zaniedbanie Komisji w odniesieniu do tak ważnego sektora gospodarczego jakim jest żegluga. W ramach swego stosunku do pomocy publicznej dla żeglugi warto zwrócić uwagę Komisji Europejskiej, że wszelkie jej zaniedbania albo opieszałość, mogą być

uznane za naruszenie różnych opcji strategicznych jakie Państwa Członkowskie przywiązywać mogą do swych flot narodowych. Komisja działać musi w interesie wspólnym całej UE, a nie poszczególnych grup interesów czy ugrupowań lobbingsowych, których interesy wcale nie muszą być wspólne dla całej Unii.

**Podatek tonażowy stanowi jedno z głównych subsydiów morskich. Uznawane jest za subsydium ukryte, ponieważ podatek specyficzny dla żeglugi, oparty o tonaż statku, zastępuje regularny podatek od dochodu korporacyjnego, czyli podatek dochodowy od osób prawnych. [W Polsce znany pod akronimem CIT – dop. tłum.] Wynikiem jest korzystniejsze traktowanie podatkowe. Średnie wydatki na podatek tonażowy w krajach OECD szacuje się na 1 mld € rocznie od roku 2000. Zakres tych subsydiów morskich rozszerzony został w ostatnich dekadach. Warunki subsydiów stały się bardziej hojne a zakres działalności nimi objętych uległ zwiększeniu.**

Charakter aktualnych subsydiów morskich jest raczej defensywny niż strategiczny. Wzrosły z uwagi na dwa wydarzenia: otwarte rejestry statków w krajach rozwijających się („tanie bandery”) oraz subsydia w innych krajach rozwiniętych. Stąd, systemy subsydiów morskich często obejmują pojęcie podatku tonażowego jako sposób wyrównania pola gry dla branży żeglugowej krajów rozwiniętych w konkurencji z tanimi banderami.

**Komisja Europejska sformułowała Wytyczne o Pomocy Publicznej mając na celu uniknięcie konkurencji fiskalnej między Państwami Członkowskimi. Wytyczne te wyjaśniły jaka pomoc publiczna może być wdrażana przez Państwa Członkowskie dla promowania interesów transportu morskiego Unii Europejskiej w jej konkurencji z rejestrami żeglugowymi spoza UE, ale wymagać będą uaktualnienia.**

Nie jesteśmy w stanie w chwili obecnej przewidzieć na jaki rodzaj uaktualnień zdecydować się Komisja Europejska. Nie powinno się jednak zapominać, że jeśli chodzi o konkurencję z FoC, sam podatek tonażowy nie jest w stanie wyrównać pola gry. Po przeciwnej stronie mamy często do czynienia z rajami podatkowymi i państwami bandery, które

*nastawione są wyłącznie na wpływy pochodzące z zarejestrowania statków (opłaty rejestrowe), przywiązując niewielką wagę, jeśli jakkolwiek, do podatku CIT, albo jego zmodyfikowanej formy: podatku tonażowego. W tej sytuacji, jeśli nadal zamierzamy zachować flotę pod banderami UE, musimy poważnie zastanowić się nad rozszerzeniem listy subsydiów morskich o zupełnie nowe rozwiązania.*

**Studia wpływu nie wykazały wyraźnych dowodów skuteczności subsydiów morskich w kontekście osiągnięcia ich założeń. Lokalne bandery i zatrudnienie marynarzy w ramach UE wykazują w istocie spadek. Połączenia żeglugi morskiej krótkiego zasięgu w ramach unii nadal pozostają dość ograniczone. Jednak subsydia morskie mogły zwiększyć płynność spółek żeglugowych, pozwalając niektórym z nich odnowić lub zwiększyć swą flotę. Spowodowało to nadmierny nadtonaż, zaś statki zamawiane były przede wszystkim w stocznjach azjatyckich. Wynikające z tego szczyty ładunkowe, zwiększone rozmiary statków i w efekcie konsolidacja spółek przewożących kontenery miały mieszany wpływ na zatrudnienie w portach i na lądzie.**

*Nie jest to optymistyczny obraz dotychczasowej polityki unijnej w zakresie wspierania rodzimego sektora żeglugowego. W zakresie celów głównych nie odnotowano powodzenia, natomiast skutki wtórne albo uboczne raczej nie odpowiadają ogólnemu, strategicznemu rozwojowi gospodarki morskiej UE. Mamy zatem do czynienia z kolejnym uzasadnieniem potrzeby obszernej rewizji zasad pomocy publicznej (subsydiów) UE.*

**Kraje OECD wydają znaczne i rosnące kwoty pieniędzy na utrzymanie krajowych branż żeglugowych, wysoce zglobalizowanego i mobilnego sektora. Dowody wskazują jednak na ograniczone korzyści dla szerszej gospodarki krajowej wynikające z utrzymania statków pod banderami narodowymi. Dlatego istnieje przestrzeń dla przekierowania subsydiów w taki sposób, aby bardziej skutecznie przyczyniały się do szerszych celów polityki publicznej.**

*W ustępie niżej wskazano pewne pozaekonomiczne korzyści mogące być wynikiem subsydiów, aczkolwiek autorzy po raz kolejny ominęli w tym miejscu potrzeby strategicz-*

*ne poszczególnych państw dotyczące dysponowania własną flotą handlową (elementy obronności, zabezpieczenia w sytuacji katastrof żywiołowych, nieprzewidziane potrzeby zaopatrzenia kraju, niezależność energetyczna, etc.)*

**Powinno to obejmować dekarbonizację transportu oraz redukcję kongestii i zanieczyszczania obszarów miejskich. Wymagana jest większa koncentracja na osiągnięciu szerszego porozumienia międzynarodowego odnośnie wspólnych zasad prowadzących do zaprzestania szkodliwej konkurencji w zakresie podatków i subsydiów. Wymagane jest także przesunięcie skoncentrowania na subsydia, które są wyraźnie powiązane z osiągnięciem bardziej dostrzegalnych celów politycznych i podlegają rygorystycznej weryfikacji.**

*Pomijając w tym miejscu wszelkie dalsze szczegółowe rozważania należy wspomnieć, że zawarta we wnioskach Forum OECD wskazówka o konieczności dokonania istotnego przeglądu zadań przyznawania pomocy publicznej żegludze stanowi poważne wyzwania dla ruchu związkowego, zarówno na poziomie krajowym, regionalnym jak i międzynarodowym. Przedstawiciele związków zawodowych muszą być na taki proces przygotowani. Muszą wypracować postulaty i rozpoznać przeszkody występujące w ich krajach jeśli chodzi o spełnienie w całej rozciągłości (we wszystkich aspektach – także tych dotyczących zatrudniania i szkolenia marynarzy) założeń pomocy publicznej dla żeglugi.*

## CO ZALECAMY

### Przeorientowanie i harmonizacja polityk subsydiów morskich.

**Kraje udzielające istotnych subsydiów morskich korzystać mogą z systematycznych przeglądów swych subsydiów. W ramach UE, ocena Wytycznych Pomocy Publicznej jest zagwarantowana, celem dokonywania oceny, które instrumenty są najlepiej dostosowane do wspierania specyficznych orientacji strategicznych. Wytyczne Morskiej Pomocy Publicznej UE z roku 2004 mają na celu harmonizację pomocy publicznej – zwłaszcza w kontekście podatku tonażowego - wydają się**

nie powstrzymywać „wyścigu do dna”. Zatwierdzone systemy podatku tonażowego, dla Polski (2009), Chorwacji (2015) oraz dla Malty (2017), są w istocie bardziej szczodre – jeśli chodzi o warunki i obciążenia podatkowe – w porównaniu z tymi przyznanymi wcześniej. Globalna dyskusja nad podatkami tonażowymi powinna powiązana być z inicjatywą G20 OECD znaną pod nazwą Erozja Podstawy Opodatkowania i Transfer Zysków (BEPS).

*Ślusznie w ustępie powyższym Forum OECD wskazuje na spore rozbieżności w istniejących systemach podatku tonażowego mającego wspierać narodową żeglugę. Mimo wprowadzenia mechanizmów monitorowania i kontrolowania przez Komisję Europejską (np. w postaci mechanizmu notyfikacji), systemy te dalekie są od harmonizacji, a to może w skrajnym przypadku prowadzić do powstania tanich (póki co tylko tańszych) bander wśród Państw Członkowskich UE. Otwarte pozostaje pytanie czy i jak daleko Komisja Europejska przewodzić będzie „wyścigowi do dna”, skoro często słyszy się ze strony armatorów, że gotowi są do powrotu pod narodowe bandery tylko w sytuacji, kiedy będą one oferowały warunki lepsze (dla armatorów) od tych proponowanych przez tanie bandery. Innym ciekawym odniesieniem w tym ustępie jest zacytowanie inicjatywy BEPS. Nie miejsce tu aby szczegółowo ją omawiać, ale warto zwrócić uwagę, że inicjatywa ta zainaugurowana 19 lipca w roku 2013 nie przyniosła dotychczas istotnych zmian korzystnych dla branży żeglugowej. Oby sugestie zawarte w raporcie Forum nie okazały się jeszcze jednym dokumentem schowanym głęboko w szufladach decydentów. Do strony związkowej będzie należało zabieganie o ich realizację a także o przekonywanie opinii publicznej do słuszności (oraz opłacalności) stosowania we właściwy sposób subsydiów morskich.*

#### **Wyjaśnienie celów subsydiów morskich.**

**Subsidia morskie mają często wielorakie cele. Jednak najbardziej skuteczne subsidia wymierzone są w wyraźne i precyzyjne cele. Owe cele powinny być sformułowane w taki sposób aby umożliwić ocenę ilościową ich skuteczności. Pewne cele strategiczne możliwe są do osiągnięcia bardziej skutecznie przy zastoso-**

**waniu bardziej nacelowanych instrumentów, a nie instrumentów o charakterze generycznym, takich jak podatek tonażowy. W niektórych przypadkach, podstawy subsydiów nie są dostatecznie jasne. Dyrektywa UE dotycząca podatku energetycznego stwierdza, że paliwa morskie należy zwolnić z opodatkowania, chociaż Państwa Członkowskie mogą ograniczać zakres tego wyłączenia. Nie prowadzi to do zbieżności z polityką UE dotyczącą dekarbonizacji transportu i powinno zostać rozpatrzone na nowo.**

*Innymi słowy, Forum OECD stwierdza, że podatek tonażowy w jego obecnej formule nie przyniósł oczekiwanych skutków. Opinię taką wyrażały związki zawodowe marynarzy od wielu lat. Pamiętać w tym miejscu wypada, że dla uratowania europejskiego zatrudnienia – a jest to jedna z nielicznych dróg pozwalających przekonać opinię publiczną do zgody na pomoc publiczną dla armatorów – jest wprowadzanie symetrycznie zachęt [subwencji] dla armatorów i dla marynarzy.*

#### **Większe uwarunkowanie subsydiów morskich od pozytywnych skutków.**

**Większość subsydiów morskich przyznawana jest pod jedynie nielicznymi warunkami. Wyjątkiem jest tu system podatku tonażowego w Zjednoczonym Królestwie, który zawiera wymaganie szkoleniowe. Podatki tonażowe w Norwegii i w Portugalii są bardziej korzystne dla czystszych [bardziej ekologicznych] statków. Jeśli subsidia morskie miałyby zostać zachowane, muszą być w sposób wyraźny powiązane z osiągnięciem określonych celów politycznych, tak jak ma to miejsce w Zjednoczonym Królestwie, Norwegii czy Portugalii. Mogłoby to przyjąć formę ściślejszego powiązania między subsydiami i podnoszeniem bandery Unii Europejskiej / Europejskiego Obszaru Gospodarczego (UE/EOG) i korzystaniem z marynarzy z tego obszaru, zwłaszcza kiedy statek eksploatowany jest głównie na wodach europejskich.**

*Już na bardzo wczesnym etapie przygotowania polskiego systemu podatku tonażowego KSMMiR NSZZ „S” sugerowała pewne uwarunkowania możliwości wyrażenia zgody na stosowanie podatku tonażowego wobec statków podnoszących polską banderę.*

Sugerowaliśmy wówczas przyjęcie rozwiązania brytyjskiego tj. uzależnienie podatku tonażowego od zapewnienia szkolenia określonej liczby kadetów (w zależności od tonażu zwolnionego z CIT). Już wówczas bowiem przewidywaliśmy trudności w odbywaniu praktyk morskich. Ani decydenci polityczni ani administracja ani też armatorzy nie wyrazili zgody na takie rozwiązanie. Tymczasem problem praktyk morskich nie tylko istnieje, ale staje się coraz bardziej dotkliwy, a jego rozwiązanie coraz trudniejsze. Nadal uważamy, że nie sposób poważnie traktować krajowego systemu szkolnictwa morskiego bez dysponowania dobrze prosperującą flotą narodową. Powiązanie przyznawania subsydiów z warunkami ekologicznymi jest co do zasady słuszne, ale ryzykowne z punktu widzenia organizacji reprezentujących marynarzy, gdyż mogą doprowadzić do zgubienia zainteresowania (a nawet wymagania) zatrudniania europejskich marynarzy. Sprawa ta wymaga szczegółowego omówienia.

#### **Zaprojektowanie subsydiów morskich w taki sposób aby nie powodowały zakłóceń na rynku.**

Niektóre systemy subsydiów ewaluowały w sposób zakłócający rynki. Liczne systemy podatku tonażowego także obecnie obejmują zyski z eksploatacji terminali. Korzyści te pionowo integrują spółki żeglugowe konkurujące z operatorami terminali, operatorów statków i spedytorów ładunków nie mogących korzystać z podobnych udogodnień podatkowych. Odnośne regulacje, takie jak Wytyczne Pomocy Publicznej UE, powinny zostać zmienione/poprawione w taki sposób aby pozwalały unikać zakłóceń rynkowych i wyzwoliły aktywności uprawnione do korzystniejszego traktowania podatkowego w ramach systemów podatku tonażowego.

Jeżeli dobrze rozumiemy autorów raportu Forum OECD, sugerują oni, że samo obniżanie obciążeń w systemach podatku tonażowego jest drogą donikąd, a właściwie narusza stabilizację rynku poprzez konkurowanie podatkami, żeby nie wspomnieć o nieudanej próbie regulowania /kontrolowania/ monitorowania przez Komisję Europejską.

Skoro bowiem, co potwierdza raport istnieje bardziej lub mniej korzystne dla armatorów systemy podatku tonażowego – z ogólną

tendencją do ich obniżania z upływem czasu w kolejnych krajach wprowadzających taki system – a wszystkie musiały uzyskać akceptację Komisji, nie oznacza to nic innego jak ułomność regulacji. Przybliżyła nas to do ponownego zainteresowania się koncepcjami lansowanymi przez ETF/ITF, zarówno od wielu lat jak i w ramach nowych projektów.

Mamy tu w szczególności na myśli dyrektywę dotyczącą obsady załogowej i warunków zatrudniania na statkach w żegludze europejskiej, zastosowanie w branży żeglugowej Europejskiego Filara Socjalnego, wprowadzenie Europejskiej Przestrzeni Morskiej (EMS) wolnej od dumpingu socjalnego, równego wynagrodzenia za pracę tej samej jakości, Europejski Certyfikat Doskonałości, STCW + na wodach europejskich i dla marynarzy zamieszkałych w Europie, etc.

Realizacja tychże postulatów doprowadzi do ustanowienia równego pola gry w europejskiej żegludze, gdzie konkurencja oparta będzie w głównej i istotnej mierze na jakości świadczonych usług. Nie ma zatem przesady w twierdzeniu, że opublikowany właśnie Raport Forum OECD pozwala europejskim związkom zawodowym reprezentującym gospodarkę morską nadać nowy impet prowadzonej aktualnie przez ETF Kampanii Fair Żeglugi.

#### **Większa jawność powinna zwiększyć efektywność subsydiów morskich.**

Kraje UE podlegają wymaganiom zgłaszania subsydiów morskich, ale wydają się one być luźno przestrzegane przez Państwa Członkowskie. Komisja Europejska powinna wyraźnie stwierdzić, że morska pomoc publiczna w przyszłości przyznawana będzie jedynie pod warunkiem uzyskiwania sprawozdań o skutkach, które będą dostępne publicznie. Obowiązek sprawozdawania stosowania i skutków ilościowych subsydiów morskich może pomóc znaleźć sposoby uczynienia subsydiów bardziej skutecznymi. Rządy powinny wydawać wiarygodne, zharmonizowane dane o zatrudnieniu morskim, zgodnie z danymi publikowanymi przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA). Jawność wokół subsydiów morskich w krajach spoza UE powinna ulec poprawie w podobny sposób.

W tym ostatnim ustępie zamieszczone są tezy i stwierdzenia sprawiające z jednej strony zdziwienie, a z drugiej satysfakcję dla ruchu związków zawodowych. Wymienimy tu jedynie kilka.

#### Zdziwienie.

Przypominamy, że krytyczny opis aktualnego stanu formalno-prawnego unijnych zasad pomocy publicznej dla żeglugi krytykowany jest przez tych samych ministrów odpowiedzialnych w UE za żeglugę, którzy – poprzez Radę – są współtwórcami wspólnotowych ram prawnych.

Jak wspomnieliśmy wcześniej, Forum Transportu OECD ma szerszy charakter (60 państw członkowskich) a zatem bliższy jest organu globalnego ale wystarczy pamiętać jak często zarówno funkcjonariusze Komisji jak i armatorzy tłumaczą imposybilizm wprowadzania korzystnych dla europejskiej żeglugi zmian globalnym charakterem branży.

Z drugiej strony, ETF często w przeszłości i obecnie wypowiada się za wiodącym charakterem Unii w żegludze, zwłaszcza na wodach unijnych/EOG.

Przypominamy lansowaną przez nas koncepcję Europejskiej Przestrzeni Morskiej (EMS).

#### Satysfakcja.

ETF wraz z ECSA zabiegają o realizację projektu MapMar mającego na celu gromadzenie danych o europejskich profesjonalistach morskich w Europie. OECD potwierdza w ten sposób nasz sposób myślenia, a także zaległości występujące w tej kwestii.

Ilustracją obecnego stanu rzeczy w Polsce jest brak wiarygodnych danych oficjalnych na temat łącznej liczby krajowych profesjonalistów morskich.

Wydaje się, że w wielu praktycznych aspektach, bez wiedzy na ten temat bardzo trudno jest kształtować krajową, a tym samym regionalną, unijną, wspólnotową strategię i politykę żeglugową.

## KONKLUZJE

**Liczne kraje stosują subsydia dla żeglugi morskiej chociaż ich pełen zakres pozostaje nieznan z powodu luk w danych systemowych. Głównym wyzwaniem w kontekście kształtowania polityki są**

**ograniczone dowody. że subsydia morskie przyczyniają się do osiągania założonych celów, na przykład w kontekście obrony krajowych rejestrów statków i zatrudnienia marynarzy. Przeorientowanie polityk subsydiów morskich może poprawić wyniki i powstrzymać wyścig do dna między reżimami subsydiów. Globalny ład reform byłby idealny dla zagwarantowania równego pola gry konkurujących bander, ale narastająca poprawa może być osiągnięta a subsydia staną się skuteczniejsze jeśli ich cele zostaną wyjaśnione oraz kiedy subsydia uzależnione zostaną od przynoszenia pozytywnych skutków, np. dekarbonizacja i zatrudnienie. Systemy wprowadzające największe naruszenia gospodarcze, powinny poddane być reformie w trybie priorytetowym. Ogólnie, większa jawność wokół subsydiów morskich prowadzi do poprawy skuteczności w osiąganiu ogólnych celów politycznych.**

Wszystkie zamieszczone tu komentarze dotyczące raportu Forum OECD mają charakter wstępny. Jak już wspomnieliśmy wcześniej, dokument jest obszerny i wymaga szczegółowej analizy a opublikowano go w dniu 17 września 2019. ETF/ITF zobowiązują się do realizacji tego zadania. Odsyłamy zatem na strony internetowe tych organizacji,

**Szukajcie w sieci oryginału dokumentu jako: ITF (2019): Maritime Subsidies: Do They Provide Value for Money?”, International Transport Forum Policy papers, No.70 , OECD Publishing , Paris**

## Przyszłość zapewniona?

Co sądzą profesjonaliści morscy o autonomicznej żegludze (fragmenty raportu Federacji Nautilus w skład której wchodzi 21 związków z 16 krajów, reprezentuje łącznie 90 000 profesjonalistów morskich)





Yara Birkeland pierwszy na świecie w pełni autonomiczny kontenerowiec o napędzie elektrycznym. Jego dostawę zaplanowano na 2020 rok. Statek, całkowicie bez załogi, zacznie pływać w 2022 roku, wykorzystując do żeglugi wyłącznie dane z GPS, radarów, systemu kamer i czujników, zastępując tym samym około 40 tys. tirów przewożących kontenery po drogach w ciągu roku. Od załogowych operacji będzie stopniowo przechodzić do w pełni autonomicznej eksploatacji, którą przewidziano na 2022 r. W założeniach Yara Birkeland zmniejszy emisję CO<sub>2</sub> i tlenków azotu oraz poprawi bezpieczeństwo na drogach w gęsto zaludnionym obszarze miejskim w Norwegii.

### **Przyszłość zapewniona?**

Co sądzą profesjonaliści morscy o autonomicznej żegludze

*(fragmenty raportu Federacji Nautilus w skład której wchodzi 21 związków z 16 krajów, reprezentuje łącznie 90 000 profesjonalistów morskich)*

Statki inteligentne, statki drony, statki autonomiczne – niezależnie od nazwy, nie ma obecnie dnia bez odniesienia się do niepohamowanego rozwoju „robo-statku”.

Niektóre ważne nacje morskie i liczni znaczący producenci wyposażenia technologicznego inwestują ogromne ilości czasu, energii i pieniędzy w badanie i rozwój produktów i systemów umożliwiających eksploatację statków autonomicznych i zdalnie sterowanych – z założeniem, że pierwszy w pełni autonomiczny statek wejdzie do eksploatacji do roku 2020.

Raport Federacji gromadzi opinie niemal 1000 profesjonalistów morskich z UK, Holandii, USA, Australii, Nowej Zelandii, Norwegii, Singapuru, Danii i Szwecji. Ludzie są – i nadal pozostaną – krytyczni wobec bezpiecznej i wydajnej żeglugi. Kwalifikacje morskie i doświadczenie powinny pozostać istotnym składnikiem

sposobu funkcjonowania żeglugi, niezależnie od skali zmian technologicznych.

30 pytań badania starało się zająć najbardziej krytycznymi sprawami towarzyszącymi wprowadzeniu do sektora statków autonomicznych.

Jednakże federacja Nautilus przekonana jest, że chociaż takie zmiany technologiczne mogą być nieuchronne, nie można pozwalać na omijanie czynnika ludzkiego. Niedawne wypadki z udziałem niewłaściwego stosowania systemu wyświetlacza map elektronicznych (ECDIS) stanowiły ilustrację potencjalnych pułapek kiepsko wprowadzonej technologii. Branża lotnicza także oferuje użyteczny wgląd w liczne zagadnienia otaczające interakcje między systemami ludzkimi i zautomatyzowanymi.

Historia żeglugi charakteryzuje się ciągłymi zmianami i innowacjami. Od żagli do pary, od kadłubów drewnianych do żelaznych i stalowych, od kodu Morse’a do GMDSS. Przez stulecia przyjmowali i dostosowywali do reakcji nowe praktyki pracy. Jednakże żywotne znaczenie ma wysłuchanie ich głosu kiedy żegluga zmierza ku czwartej rewolucji przemysłowej. Istotne jest aby mogli wypowiedzieć się na temat sposobu wprowadzenia nowej technologii, jak są szkoleni i wspierani w okresie przejściowym i jak korzyści z automatyzacji zostaną sprawiedliwie podzielone. Debata zaczyna się w tym miejscu.

### **Czy taka jest przyszłość?**

Niemal 84% uznaje automatyzację za zagrożenie dla marynarskich miejsc pracy.

Najczęściej reprezentowani w badaniu są kapitanowie i udzielili oni 254 odpowiedzi.

Badanie przez firmę konsultacyjną Mc Kinsey ustaliło, że ok. 30% zadań w 60% zawodów może zostać zautomatyzowane. Większość uczestników badania zatrudniona jest w głównych sektorach żeglugi offshore, pełnomorskiej, kontenerowej i wycieczkowej.

### **Kluczowe wnioski**

Reakcja na temat technologii autonomicznej w sektorze była ogólnie ostrożna i generalnie sceptyczna, a respondenci nie podzielili różowej wizji producentów odnośnie przyszłości. Dominowały obawy o ochronę miejsc pracy i bezpieczeństwo, zaś niemal 84% respondentów stwierdziło, że postrze-

ga automatyzację jako zagrożenie dla miejsc pracy. Jednakże członkowie nie byli całkowicie przeciwni koncepcji i jej systemom – liczni odnotowali potencjał użycia technologii w sposób mogący poprawić życie marynarzy, poprzez ograniczenie a nawet wyeliminowanie wielu rutynowych zadań oraz uczynienie miejsc pracy na morzu bezpieczniejszymi, bardziej wykwalifikowanymi i sprawiającymi większą satysfakcję...

**Pełna treść „Raportu” do nabycia w biurach Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”:**  
**Szczecin ul. Szarotki 8 lub Gdynia ul. J. Waszyngtona 34/36**



## **Podwójny wstyd dla armatora statku pod banderą ANTIGUA & BARBUDA**

Początek listopada 2019 wprawił załogę statku taniej bandery: Antigua & Barbuda w dobry nastrój. W wyniku działania Inspektoratu ITF w Finlandii, oszukiwani marynarze narodowości filipińskiej, rosyjskiej i ukraińskiej odzyskali kilkumiesięczną zaległą część wynagrodzenia.



Po wypłynięciu z Tornio w Finlandii statek wyruszył w podróż do portu w Gdyni.

Z doświadczenia ITF wynika, że stwierdzone na statku problemy nie są odosobnione u tego armatora. Niestety wkrótce mieliśmy się o tym przekonać również w Polsce. Kolejna Inspekcja ITF na tym samym statku, tym razem przeprowadzona w Gdyni dowiodła, że podczas podróży zastraszona załoga zwróciła wypłacone w poprzednim porcie pieniądze. W trakcie spotkania z załogą na burcie potwierdziły się nasze obawy o noszącym znamiona rabunku wynagrodzeń marynarских. Naprędce oddawane „garścią” kwoty nie pokrywały się z należnościami z poprzedniego portu. Większość pokrzywdzonych pokazała kwoty niższe od należnych, lecz trafili się i tacy którym w pośpiechu oddano więcej.

*W celu powrotu do przestrzegania prawa Inspektor ITF w Gdyni zalecił kapitanowi ponowną wypłatę zgodnie z obowiązującym Układem Zbiorowym Pracy ITF. Po powtórnym wypłaceniu zaległych wynagrodzeń, kapitan i marynarze zostali poinformowani, że odbieranie należnych załozdze pieniędzy bez upoważnienia marynarzy jest niezgodne z prawem, oraz że osoby biorące w tym udział mogą być pociągnięte do odpowiedzialności karnej.*

*Inspektor ITF w portach Gdynia i Gdańsk  
Grzegorz Daleki*

## **Oświadczenie w sprawie stosowania Kodeksu Wizowego Unii Europejskiej (UE) dla marynarzy**

Europejska Federacja Transportowców (ETF) przyłącza się do oświadczenia przedstawicieli przemysłu morskiego w sprawie stosowania Kodeksu Wizowego UE dla marynarzy.



Uzyskanie ważnej wizy umożliwiającej zejście na ląd jest ważnym aspektem dobrego samopoczucia marynarzy.

**Zejsście na ląd jest prawem każdego marynarza a po spędzeniu wielu dni i nocy na statku ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania dobrego zdrowia.**

Prawo marynarzy do wolnego na lądzie stanowi część Konwencji o Pracy na Morzu Międzynarodowej Organizacji Pracy (Regulacja 2.4) oraz Konwencji FAL\* (Konwencja o Ułatwieniach w Międzynarodowym Ruchu Morskim) Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Ta ostatnia Konwencja została kilka lat temu wzmocniona, stanowiąc, że:

*„nie może być dyskryminacji ze względu na narodowość, rasę, kolor skóry, płeć, religię, poglądy polityczne lub pochodzenie społeczne”.*

Gdy statki znajdują się w portach marynarze powinni mieć zatem możliwość łatwego opuszczenia statku – bez względu na ich narodowość. Istniejące w UE procedury często jednak utrudniają terminowe wydawanie wiz marynarzom. Ma to duży wpływ na ich zdrowie psychiczne i samopoczucie.

Kodeks Wizowy UE, który zacznie obowiązywać od 2 lutego 2020 roku, nie uznał marynarzy za specjalną kategorię pracowników, pomimo, że wykazano ich niski profil ryzyka oraz ich międzynarodowe prawo do urlopu i przebywania na lądzie.

Dlatego ETF wzywa państwa członkowskie UE do dopilnowania aby wdrożenie Kodeksu Wizowego było odpowiednio stosowane wobec marynarzy. Oświadczenie branżowe wspierane przez ETF, ITF, ECSA (European Community Shipowners' Associations – Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej), ICS (International Chamber of Shipping – Międzynarodowa Izba Żegluga) oraz CLIA (Cruise Lines International Associations – Międzynarodowe Stowarzyszenie Linii Pasażerskich) zostało przesłane do rządów UE i Komisji Europejskiej. Dokument wyjaśnia, w jaki sposób należy wdrożyć Kodeks aby zapewnić marynarzom korzystanie z niektórych ułatwień jakie zapewnia Kodeks, takich jak ramy czasowe dla wniosków wizowych, wydawanie wiz wielokrotnego wjazdu i wydawanie wiz na granicy.

Ponadto ETF odnosi się do potrzeby ratyfikacji i wdrożenia Konwencji 185 Międzynarodowej Organizacji Morskiej jako

alternatywnego narzędzia ułatwiającego marynarzom urlop na lądzie, przy jednoczesnym przestrzeganiu wymogów bezpieczeństwa państw portu. Wdrożenie konwencji w sprawie dokumentu tożsamości marynarza przyniosłoby znaczne ułatwienia w stosowaniu prawa marynarza do urlopu na lądzie.

\*FAL Convention (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic) – konwencja obowiązuje od 1967 roku ale jest stale aktualizowana. Zawiera ona normy i zalecane praktyki oraz zasady upraszczające formalności, wymogi dotyczące dokumentacji i procedury dotyczące przybycia, pobytu i wypłynięcia statków.



Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ETF.

## Organizowanie marynarzy

Spotykamy się i rozmawiamy z marynarzami na tematy zawodowe, wymieniamy się doświadczeniami, odpowiadamy na pytania dotyczące warunków zatrudnienia na podstawie układów zbiorowych pracy akceptowanych przez Międzynarodową Federację Transportowców - ITF

### Co to jest związek zawodowy ?

Tłumaczymy, że związek zawodowy jest organizacją pracowników, którzy organizują się na zasadzie dobrowolności, by zbudować siłę mogącą spowodować poprawę warunków pracy marynarzy.

To marynarze członkowie związku zawodowego zarządzają związkiem zawodowym jak i decydują o swojej przynależności i aktywności. Zorganizowani marynarze w związek zawodowy mogą wspólnie wynegocjować wyższe płace, lepsze traktowanie, czy korzystne układy zbiorowe pracy.

### Pytają nas marynarze dlaczego organizujemy się w związek zawodowy ?

Podkreślamy, że negocjujemy dla polskich marynarzy z polskimi i zagranicznymi armatorami i pracodawcami układy zbiorowe pracy akceptowane przez ITF.

W imieniu marynarzy dążymy do poprawy warunków pracy i płacy, domagamy się sprawiedliwego traktowania pracowników oraz

podkreślamy naszą stałą troskę o bezpieczne miejsca pracy dla marynarzy.

Tłumaczymy, że w naszej branży zawodowej tylko silne i zorganizowane grupy mają liczący się głos w ważnych dla marynarzy sprawach. Pojedyncze osoby często są wykorzystywane i nie mają szans w sporach z nieuczciwymi armatorami oraz w dochodzeniu podstawowych praw marynarzy.

**Organizujemy się, ponieważ takie są standardy międzynarodowe - zorganizowani mają lepiej.**

Powtarzają się pytania o korzyści jakie niesie ze sobą przynależność do NSZZ „Solidarność Marynarzy i Rybaków”. Przypominamy, że negocjując i podpisując z armatorami polskimi i zagranicznymi układy zbiorowe pracy gwarantujemy dla polskich marynarzy minimalne warunki akceptowane przez ITF.



Podkreślamy, że przedstawiciele KSMMiR NSZZ „Solidarność” reprezentują polskich marynarzy należących do NSZZ „Solidarność” w międzynarodowych organizacjach związkowych transportowców takich jak ETF i ITF. Opiniujemy akty prawne dotyczące marynarzy i podejmujemy liczne inicjatywy oraz działania w celu poprawy bezpieczeństwa pracy marynarzy.

Zwracamy uwagę marynarzom, że Inspektorzy ITF zlokalizowani są w wielu portach na całym świecie. Dwóch Inspektorów ITF-u w Polsce : Adam Mazurkiewicz – ITF Koordynator w portach Szczecin / Świnoujście i Grzegorz Daleki – ITF Inspektor w portach Gdynia / Gdańsk kontrolują warunki pracy marynarzy oraz egzekwują wypłatę zaległych wynagrodzeń między innymi np. zaległe wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, zasiłki chorobowe i odszkodowania z tytułu procentowej utraty zdrowia.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest silnym

związkiem zawodowym marynarzy i stanowi trwały fundament zabezpieczający podstawowe prawa marynarzy należących do NSZZ „Solidarność”.

Każdy członek naszego związku może liczyć na wasze wsparcie i pomoc prawną w szczególności w sprawach dotyczących przestrzegania warunków pracy zawartych w układach zbiorowych, których stroną jest KSMMiR NSZZ „Solidarność” i akceptowanych przez ITF. Przedstawiciel związku zawodowego to zaufana osoba, do której można się zwrócić, gdy jesteś traktowany niezgodnie z przepisami prawa pracy. Morscy profesjonalści pracujący na międzynarodowym rynku żegludowym w warunkach silnej konkurencji, potrzebują ochrony i wsparcia najwyższej klasy. Praca może powodować powstawanie problemów, nawet u najlepszych armatorów. Nasza organizacja daje asystę przy rozwiązywaniu sporów z pracodawcą i w imieniu marynarzy należących do NSZZ „Solidarność” reagujemy na nie bez zbędnej zwłoki.

Zawsze przed podpisaniem kontraktu każdy marynarz należący do NSZZ „Solidarność” ma możliwość zwrócenia się do swojej organizacji o analizę proponowanych warunków zatrudnienia na statku.

Ponadto organizujemy dla marynarzy szkolenia i seminaria dotyczące kwestii podatkowych, podczas których można uzyskać informacje przydatne marynarzom w ich życiu zawodowym.



Zdarzają się sytuacje, podczas których marynarz potrzebuje rzetelnej porady prawnej udzielonej przez wykwalifikowanego prawnika – nie związanej z pracą na statku – może taką uzyskać w Zarządzie Regionu NSZZ „Solidarność”, do którego przynależy organizacja marynarza.

## Wywiad z Maciejem Konopką - organizatorem związkowym Krajowej Sekcji Morskiej

O Maćku Konopce czytelnicy Biuletynu Morskiego mogli przeczytać przy okazji opisywania strajku pracowników w Terminalu Kontenerowym DCT w Gdańsku.

Maciek jest absolwentem Uniwersytetu Gdańskiego, Wydziału Prawa i Administracji.

22 kwietnia 2013 r. Maciej współorganizował związek zawodowy w DCT i pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Organizacji do czasu zakończenia zatrudnienia w 2015 r.



Na zdjęciu Maciej Konopka

Obecnie Maciej Konopka zatrudniony jest jako organizator związkowy w Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków a jego motto przy wykonywaniu tej trudnej i wymagającej pracy brzmi : „ Never give up”

Poniżej przedstawiam treść wywiadu z Maćkiem Konopką, jego odczucia, propozycje, i ewentualne frustracje przy okazji wykonywania swoich obowiązków polegających na przekonywaniu Marynarzy, że przynależność do silnej organizacji międzynarodowej daje poczucie bezpieczeństwa i oferuje realną pomoc w dochodzeniu swoich praw przy nie wywiązywaniu się armatorów ze swoich obowiązków

### **B.S. Rozpoczne od pytania, na czym konkretnie polegają Twoje obowiązki ?**

*M.K. Przede wszystkim jestem odpowiedzialny za organizowanie marynarzy do wszystkich organizacji marynarskich NSZZ „Solidarność”.*

### **B.S. Maciek, wybrałeś sobie bardzo trudne zadanie, wykonywania pracy u tzw „podstaw”. Dlaczego to robisz?**

M.K. Składa się na to kilka czynników. Po pierwsze lubię nawiązywać nowe kontakty, poznawać ludzi gdzie przy tym mogę się w dalszym stopniu rozwijać. Po drugie uważam, że bardzo ważny jest ruch związkowy. A żeby zbudować silny związek to trzeba wychodzić do ludzi, rozmawiać z nimi. Wiele pomysłów powstało właśnie od ich sugestii.

### **B.S. Reprezentujesz Krajową Sekcję Morską. Organizację, która należy do ogóln światowej rodziny ITF która skupia około 500 związków z ok. 130 krajów. Krajowa Sekcja Morska reprezentuje także polskie organizacje związkowe skupiające polskich marynarzy, którzy pracują dla zagranicznych armatorów na burtach statków podnoszących w większości przypadków tanią banderę. Czy ten fakt ułatwia przekonanie marynarzy o konieczności fizycznego dołączenia do rodziny ITF?**

M.K. Tak, jest to jeden z czynników, który na niektórych wpływa pozytywnie. Ale w większości sytuacji ludzie są w pełni świadomi, że związek to gwarant pomocy. Często słyszę porównania do filipińskich związków, że one takie mocne itp. Zawsze ten moment kończy się stwierdzeniem, że u nich każdy należy do związku zawodowego. Wtedy zapala się „lampka” u marynarza, że faktycznie też powinienem być członkiem związku. Tym sposobem marynarz sam dochodzi do wniosku, że związek zawodowy jest mu potrzebny.

### **B.S. Powiedz proszę czytelnikom, jakich argumentów używasz, aby marynarz podjął decyzję o przyłączeniu się do organizacji związkowej skupiającej marynarzy w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej?**

M.K. W tej sytuacji nie ma jednego i skutecznego argumentu. Każda rozmowa jest inna jak i każdy marynarz. Przede wszystkim każda z moich rozmów jest oparta na szczerości, otwartości i szacunku do decyzji, wyboru marynarza. Niejednokrotnie miałem sytuacje, że podczas pierwszego spotkania na pytanie czy chcesz dołączyć do nas, usłyszałem: NIE. Uszanowałem to, a później sami ( akurat to byli mężczyźni ) uznali, że jednak chcą dołączyć.

↳ Jakby nie było, dołączenie do związku to jest to naprawdę ważna decyzja. Powinna ona być w pełni świadoma.

**B.S. Chciałabym abyś podzielił się z czytelnikami swoimi przemyśleniami, dlaczego w Polsce należy przekonywać marynarzy o oczywistym fakcie, że tylko liczna grupa reprezentująca branżę jest poważnym partnerem do podejmowania negocjacji dotyczących cywilizowanych warunków zatrudnienia, wpływu na przepisy prawa krajowego dotyczących tak istotnych obecnie kwestii dot. ubezpieczeń społecznych marynarzy czy podatków.**

M.K. Ludzie są nieufni. Nie ma co się im też dziwić. Najdobitniej pokazuje to ostatnie 30 lat. Wyprzedana została cała Polska flota, ludzie stracili pracę, po części obwiniają za to związki. Nie zdają sobie sprawy, że ich przejście na kontrakty to spowodowało. To był ich wybór. Do tego partie rządzące rządziły nie do końca z korzyścią dla ludzi morza. Czasami mam wrażenie, że zapomnieli o nich.

Podczas rozmów częstym stwierdzeniem używanym przez marynarzy jest fakt, że ostatnie zmiany podatkowe są tylko po to, żeby dobrać się im do portfeli.

Jednocześnie też związki powinny zadbać o swój PR, powinny iść z duchem czasu.

**B.S. Często spotykam się ze stwierdzeniem marynarzy, że w Polsce związki zawodowe reprezentujące marynarzy są nieskuteczne, że stają po stronie armatorów a przecież statystyki dotyczące wysokości odzyskanych kwot zaległych wynagrodzeń, odszkodowań przez Krajową Sekcję Morską dla marynarzy robią wrażenie... Skąd ta opinia?**

M.K. Hmm... Również się z tym stwierdzeniem spotkałem. Marynarze czasami nie zdają sobie sprawy, że jak podpiszą jakikolwiek dokument armatorowi związany z jego roszczeniem, to może on wykluczyć jego pozytywne zakończenie. Wtedy dochodzi do sytuacji, że nic nie jesteśmy w stanie zrobić. Taka osoba jest niezadowolona i zaczyna mówić jak to związki go potraktowały, albo że nic nie zrobiły. Samemu miałem taki przypadek, że marynarz podczas rozmowy narzekał, że mu nie pomogliśmy. Zaciekawilo mnie to, zrobiłem rozeznanie, i okazało się, że ów marynarz podpisał dokument, który prowadził do zrzeczenia się roszczenia.

Jednocześnie ludzie morza chcą żeby dane roszczenie zostało zakończone jak najszybciej,

najlepiej w tydzień czasu. No tak to nie działa. Są pewne procedury, które zajmują czasami sporo czasu, na które nie mamy wpływu. Musimy pamiętać, że kontaktujemy się z ludźmi z różnych stron świata

**B.S. Powiedz proszę jaka sytuacja, spotkanie z marynarzami zapadła Tobie najbardziej w pamięć - ta frustrująca i ta sympatyczna, bo pewnie różne bywały...**

M.K. Tak, bywały różne. Z tych niemiłych zapamiętałem w szczególności jedną. Będąc w Urzędzie Morskim i rozmawiając z marynarzami, jeden zaczął na mnie krzyczeć, że ITF nie pomaga, że każde być członkiem związku. Okazało się, że nie dostał pomocy, bo nie należał do związku.

Tych miłych było zdecydowanie więcej. Ale ta jedna była dla mnie ewenementem. Mam w zwyczaju codziennie sprawdzać jakie statki wpływają do Trójmiejskich portów i szukam tam pracujących Polaków. W takich sytuacjach idę na statek, aby się przywitać i porozmawiać. Pewnego dnia przypłynął do portu w Gdyni statek z polską załogą, na który poszedłem. Okazało się, że mogłem porozmawiać tylko z kapitanem. A to dlatego, że reszta załogi była zajęta. Ów kapitan po rozmowie ze mną wypełnił deklarację. Po kilku miesiącach napisał do mnie wiadomość SMS z zaproszeniem na kawę, ponieważ wpływają do Gdyńskiego portu. Oczywiście poszedłem. Na statku spotkała mnie rzecz nie często spotykana... Ponownie spotkałem się z załogą. Tego dnia pozyskałem 5 marynarzy, którzy wstąpili do związku. To właśnie mnie utwierdziło w przekonaniu jak ważny jest kontakt. Marynarze przez cały czas uzyskują ode mnie wszelkie informacje jak i jesteśmy w stałym kontakcie.

**B.S. Na zakończenie powiedz proszę kilka słów o swoich planach związanych z Twoją pracą i o oczekiwaniach na najbliższy rok.**

M.K. Przede wszystkim zależy mi na docieraniu do jak największej liczby marynarzy, rozmawianiu z nimi, tłumaczeniu dlaczego związek jest potrzebny oraz poznawaniu problemów, które mają realny wpływ na nich samych.

Przygotowuje też pewien projekt ale jest on w fazie przygotowań i mam nadzieję, że wystartuję z nim po wakacjach i dzięki niemu uda się przekonać ludzi morza do związku zawodowego.

**B.S. Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiała B.S.



### 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 udzielić pomocy Marynarzom w potrzebie?
- ❖ Czy jesteś gotów przyjąć na siebie część ciężaru funkcjonowania i przyszłego rozwoju ITF?

### Jeżeli TAK

Również Ty możesz być częścią 4.5 milionowej, ogólnoświatowej rodziny ITF.  
Wystarczy wypełnić poniższą deklarację i odesłać ją na jeden z adresów Organizacji wchodzących w skład Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.  
(adresy Organizacji znajdują się na przedostatniej stronie Biuletynu Morskiego)

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.pl

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"



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 ITF 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**

**Suma odzyskanych zaległych wynagrodzeń przez ITF  
(w 2019r.)**



## DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

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

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

Zobowiązuję się do regularnego opłacania składek związkowych i wyrażam zgodę na ich pobieranie przez pracodawcę z mojego wynagrodzenia.



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

Zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.08.1997 r., Dz. U. Nr 133 poz. 6831 wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zawartych w deklaracji wyłącznie do wewnętrznych potrzeb NSZZ „Solidarność”. Jestem świadomy(ą) faktu, że przystępuję do moich danych osobowych oraz ich pogrubienia.

Data

Podpis



## Z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Marynarzy i Rybaków

**Dnia 13 września 2019 roku Prezydent RP Andrzej Duda podpisał nowelizację ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych**

Zasadniczym celem ustawy jest poszerzenie zwolnienia od podatku dochodowego od osób fizycznych dochodów marynarzy (obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego) uzyskanych z tytułu pracy na statkach morskich.

Ustawa zakłada, że wolne od podatku będą dochody uzyskiwane z tytułu pracy nie tylko na statkach podnoszących polską banderę, ale też na statkach pod banderą innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Ustawa zmienia także minimalny okres pracy na statkach morskich, warunkujący prawo do nabycia zwolnienia poprzez zastąpienie terminu „przez okres przekraczający 183 dni” sformulowaniem „przez okres co najmniej 183 dni” (zwolnienie przysługiwać ma marynarzom pod warunkiem przepracowania na morzu przynajmniej połowy roku kalendarzowego, czyli co najmniej 183 dni). Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom członkom Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków (OM NSZZ „Solidarność” MiR) dnia 29 stycznia br. w biurze w Gdyni odbyło się szkolenie dla marynarzy w sprawie w/w zmian podatkowych. Uczestnicy szkolenia aktywnie uczestniczyli w dyskusji, zadając konkretne pytania prowadzącym - przedstawicielem Kancelarii Finansowo-Prawnej Easy Ocean w Gdyni.



Zdjęcie: z archiwum OM NSZZ „Solidarność” MiR

**Przypominamy**, że OM NSZZ „Solidarność” MiR podpisała umowę o współpracy z Kancelarią Finansowo-Prawną Easy Ocean w Gdyni. Każdy **marynarz – członek OM NSZZ „Solidarność” MiR** – może skorzystać z **bezpłatnej porady** w/w kancelarii w sprawie rozliczenia podatku dochodowego.

Zachęcamy do kontaktu z nami e-mailowo, [marynarz@nms.org.pl](mailto:marynarz@nms.org.pl) lub tel. 501097751 / 586218541 lub osobiście - Gdynia ul. J. Waszyngtona 34/36, pokój 324



## Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych



### Jeżeli jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów, Zapraszamy do OMK

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

#### Ponadto:

- Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

### Podsumowanie 2019 r. REALNA POMOC MARYNARZOM W LICZBACH

W ciągu 2019 roku biuro OMK w Szczecinie prowadziło roszczenia dotyczące kilkudziesięciu marynarzy z całej Polski należących do OMK / ITF i ich rodzin, którzy zwrócili się do naszej Organizacji o pomoc.



Roszczenia dotyczyły spraw:

- odmowy lub niewypłacenia przez armatorów oraz ubezpieczycieli zasiłków chorobowych i odszkodowań z tytułu utraty zdrowia w wyniku wypadków, nie wypłacenia należnych wynagrodzeń za pracę na statkach,
- odmowy wypłacenia należnego odszkodowania rodzinie zmarłego marynarza podczas Jego zatrudnienia,
- mobbingu stosowanego przez przełożonych na burcie.

**W rezultacie interwencji i naszych działań marynarze należący do OMK, uzyskali łącznie w 2019 roku:**

- wypłatę 145.097 USD zaległych wynagrodzeń,
- wypłatę zaległych zasiłków z tytułu śmierci lub wypadków i niezdolności do pracy w wysokości: 139.079 USD, 5.039 Euro, 4.339 GBP

Udzielono 125 pisemnych i telefonicznych porad, opinii oraz uwag do treści umów o pracę oraz ich zgodności z wymaganiami ITF i MLC a także w sprawach:

- postępowania w indywidualnych sprawach konfliktowych w tym mobbingu na burcie statku,
- postępowania po wypadku,
- przekazywania odpowiedniej dokumentacji medycznej oraz prowadzenia korespondencji z armatorem i ubezpieczycielem statków, armatorów oraz agencji crewingowych.
- podatków i zeznań podatkowych

## Z działalności NSZZ Solidarność przy PRCIP

**Dnia 5 lutego br. strona pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego wystąpiła z wnioskiem do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ) o zmianę ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, w zakresie niezbędnym dla procedowanych założeń zmiany ustawy o pracy na morzu.**

**Poniżej przedstawiamy pełny tekst wniosku strony pracowników:**

„W nawiązaniu do ustaleń podjętych na spotkaniu roboczym w dniu 26 listopada 2019r. w przedmiocie zmian do ustawy o pracy na morzu, mając na względzie potrzebę odmiennego uregulowania kwestii opodatkowania kosztów wyżywienia i zakwaterowania dostarczanego marynarzom przez armatorów, co do którego obowiązek taki wynika wprost z przepisów ustawy o pracy na morzu (art. 63) jak i w odniesieniu do statków niekonwencyjnych, co do których obowiązek taki wynika z układów zbiorowych pracy – niniejszym, zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym przez stronę pracowniczą jak i pracodawców, wnosimy o dokonanie zmiany art. 21 ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (tekst jedn. 25.07.2019r. Dz. U. z 2019 r. poz. 1387), poprzez dodanie pkt. 23 d. o następującym brzmieniu:

**„dochody marynarzy, którzy są obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uzyskane z tytułu otrzymania wyżywienia i zakwaterowania w związku z pracą na statkach morskich o polskiej przynależności.”**

Zwracamy przy tym uwagę, że rozróżnienie sytuacji marynarzy pływających na statkach niekonwencyjnych (tj. uprawiających żeglugę na obszarach morskich RP) i na statkach konwencyjnych (w tym tego samego rodzaju, ale uprawiających żeglugę poza morzem tery-



torialnym RP) – w zakresie warunków zatrudnienia i organizacji pracy oraz warunków pracy i życia na statku, nie powinno różnicować zakresu tych świadczeń, obejmujących wyłączenia dotyczące zapewnienia przez armatora bezpłatnego zakwaterowania i bezpłatnego wyżywienia oraz wody pitnej, określonych w art. 100 ust. 1 pkt. 3 Ustawy w zw. z art. 63 ust. 2-3.

Podkreślenia przy tym wymaga, że armator zatrudniając marynarzy nie zawsze określa konkretny statek, na którym będzie on wykonywał pracę, a posiadając (w zależności od rejonu pływania) zarówno statki konwencyjne jak i niekonwencyjne, nie będzie w stanie stosować przemiennie w stosunku do nich odmiennych warunków zatrudnienia, w sytuacji rotacyjnego ich mustrowania (często na krótkie okresy czasu) na statki konwencyjne i niekonwencyjne.

Nadto w sytuacji braku możliwości zejścia marynarza na ląd (uprawianie żeglugi w okresie wielodobowym), niezapewnienie marynarzowi żywności i wody pitnej tylko dlatego, że jest zamustrowany na statku niekonwencyjnym, jest absurdalne, a zarazem niedopuszczalne.

Niezależnie od powyższego, zwracamy uwagę, iż zgodnie z art. 183a§1 Kodeksu pracy, pracownicy powinni być równo traktowani m.in. w zakresie warunków zatrudnienia. W konsekwencji dyskryminowania marynarzy zatrudnionych na statkach o pojemności GT konwencyjnej, które z uwagi na rejon pływania nie są uznawane za statki konwencyjne w rozumieniu Ustawy, stanowi to naruszenie zasady równego traktowania. Stąd też propozycja zwolnienia z podatku dochodowego marynarzy od wartości świadczeń w zakresie noclegu i wyżywienia winna mieć zastosowanie bez względu na rodzaj statku (konwencyjny i niekonwencyjny).”

## Z działalności NSZZ Solidarność Morskich Służb Poszukiwania i Ratownictwa



Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wniosła między innymi o zwiększenie o 3500 tys. zł wydatków w części 21, dział 600, rozdział 60044 na podwyżki płac pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Dnia 10 stycznia 2020r Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej /GMZ/ rozpatrzyła i zaopiniowała dla Komisji Finansów Publicznych rządowy projekt ustawy budżetowej na rok 2020 wraz z autopoprawką.

W dyskusji na posiedzeniu Komisji zabrali głos między innymi przedstawiciele strony pracowniczej: Marek Witbrot -członek Rady KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, Dariusz Słomiński - Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz przedstawiciele OZZOiM.

**Marek Witbrot** - Członek Rady Krajowej Sekcji Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, zastępca przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa – pracownik Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni:

„...Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ...Chciałbym zadać pytanie podobne do tego, jakie w czasie obrad Sejmu zadał pan Marek Rutka z Lewicy. Pan poseł pytał, czy będą pieniądze na podwyżki w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa. Pieniądze są, ale są takie same jak dla wszystkich jednostek z tego działu, czyli 6%. Rozmawiamy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej już od pół roku. Było mówione, że dostaniemy 4500 tys. zł na podwyżki. Chciałbym zapytać, dlaczego nie dostajemy obiecanych kwot. Dziękuję...”

„...Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa **Dariusz Słomiński**: *Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa „Solidarność”. Mam dwie uwagi, którymi chciałbym się podzielić. Pracuję w ratownictwie 25 lat. Od 25 lat tak źle, jak jest w tej chwili, jeszcze u nas nie było. Jeżeli nic się nie zmieni, za 2–3 lata będzie jeszcze gorzej. Akcje będą prowadzone jeszcze gorzej, niż pan powiedział. W tej chwili pracują u nas ludzie, którzy przychodzą z Biedronki, popracują 2–3 miesiące i odchodzą. Wykwalifikowana kadra, która pracowała w ratownictwie długo, nie wytrzymuje napięcia finansowego i rezygnuje z pracy. Jeżeli będziemy ratować ludzi przy pomocy przypadkowych ludzi, a ludzie, którzy robili to od lat, będą odchodzili za chlebem, to to upadnie, nie będziemy mieli ratownictwa. Uważam,*

*że na wielu rzeczach można oszczędzać, ale na ratowaniu życia się nie oszczędza. Dziękuję...”*

„...Po przeprowadzonej dyskusji Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy budżetowej w rozpatrywanym zakresie. Jednocześnie Komisja wnosi o: - zwiększenie o 5000 tys. zł wydatków w ści 21, dział 730, rozdział 73014 na inwestycję dotyczącą modernizacji zespołu obiektów dydaktycznych Akademii Morskiej w Szczecinie przy ul. Willowej 2/4 w Szczecinie,

- **zwiększenie o 35 000 tys. zł subwencji w części 21, dział 730, rozdział 73014 na utrzymanie i rozwój potencjału dydaktycznego i badawczego morskich uczelni wyższych branży morskiej,**
- zwiększenie o 3500 tys. zł wydatków w części 21, dział 600, rozdział 60044 na podwyżki płac pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Jako źródło finansowania wskazano zmniejszenie rezerwy celowej przeznaczonej na organizowanie wyborów i referendów w części 83, dział 758, rozdział 75818 - wydatki bieżące jednostek budżetowych..”Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej upoważniła posła Jerzego Maternę (PiS) do zaprezentowania stanowiska Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych.

W posiedzeniu uczestniczyli: podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Anna Moskwa oraz zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Krzysztof Woś.

Cytaty wypowiedzi oraz fragmenty skróconych informacji zaczerpnięto z oficjalnej strony [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl). Pełny zapis przebiegu posiedzenia z wypowiedziami posłów, przedstawicieli MGMiŻŚ oraz zaproszonych gości znajduje się na stronie [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl)

**Z racji tego, że poprawka została następnie niestety odrzucona przez Komisję Finansów Publicznych, 11 lutego przedstawiciele strony pracowniczej MSPiR (Marek Witbrot - członek Rady KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” i Aleksander Hinc - Sekretarz Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych) ponownie zabrali głos na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.**

**Link do transmisji z tego posiedzenia:**

<http://sejm.gov.pl/Sejm9>.

[nsf/transmisje\\_arch.xsp?page=](http://sejm.gov.pl/Sejm9)

**4#ACBBOAC861191433C125850500446B16**

**Podczas trzeciego czytania projektu Ustawy budżetowej na 2020 rok poprawka zgłoszona w formie wniosku mniejszości (Lewica) w głosowaniu została odrzucona przez sejm.”**

## Generał Haller wraca Polskę nad Bałtyk. Zaślubiny z morzem.

10 lutego 1920 r. w Pucku odbyły się symboliczne zaślubiny z morzem, zorganizowane dla uczczenia powrotu Polski nad Bałtyk.

Reprezentujący Rzeczpospolitą gen. Józef Haller w czasie uroczystości mówił: „Teraz wolne przed nami świąty i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj wszędzie dotrzeć pod znakiem Białego Orła, cały świat stoi mu otworem”.



Na mocy Traktatu Wersalskiego Polska odzyskała dostęp do Morza Bałtyckiego na odcinku 147 km, w tym brzegi Półwyspu Helskiego – 74 km, morze otwarte 24 km i brzeg Zatoki Puckiej na 49 km. W naszych granicach nie znalazł się jednak żaden większy port. Gdańsk jako Wolne Miasto, został poddany pod protektorat Ligi Narodów.

Pamiętajmy, że drogi do Niepodległej wiodły przez pola bitew legionowych brygad Józefa Piłsudskiego, przez waleczność Błękitnej Armii Józefa Hallera, polskiego korpusu w Rosji, przez zabiegi dyplomatyczne Ignacego Paderewskiego i Romana Dmowskiego, przez kaszubską wytrwałość Antoniego Abrahama, upór Wincentego Witosa, śląską waleczność Wojciecha Korfantego i dzieło tysięcy tych, którzy dla niej poświęcali życie w powstaniach śląskich i powstaniu wielkopolskim.

10 lutego 1920 generał Haller wraz z ministrem spraw wewnętrznych Stanisławem

Wojciechowskim oraz nową administracją Województwa Pomorskiego przybył do Pucka, gdzie dokonał symbolicznych zaślubin Polski z Bałtykiem.

Wcześniej w Toruniu, który stał się siedzibą wojewody pomorskiego i kwaterą dowództwa Frontu Pomorskiego, ułożono program uroczystości przejścia Wybrzeża. 10 lutego po północy gen. Haller udał się pociągiem z Torunia do Gdańska. W Gdańsku gen. Haller powiedział do zgromadzonych Polaków:

*„Obywatele Wolnego Miasta Gdańska, a jednocześnie obywatele Rzeczypospolitej Polskiej! Serdecznie Wam dziękuję w imieniu żołnierzy polskich, którzy idą tam, gdzie ich miłość ojczyzny wzywa, prawo i obowiązek, dziś stało się zadość prawu i sprawiedliwości – stajemy nad wybrzeżem morskim! Niech żyje niepodległa Polska!”.*

Z Gdańska towarzyszyli gen. Józefowi Hallerowi m.in. komisarz generalny RP dr Maciej Biesiadecki i prawnuk Józefa Wybickiego, który wręczył mu „dwa platynowe pierścienie dla zaślubin Rzeczypospolitej Polskiej z Bałtykiem”, dar Polaków gdańskich.

W Pucku generał Haller przemówił:

*„Oto dziś dzień czci i chwały! Jest on dniem wolności, bo rozpostarł skrzydła Orzeł Biały nie tylko nad ziemią polską, ale i nad morzem polskim. (...) Teraz wolne przed nami świąty i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj wszędzie dotrzeć pod znakiem Orła Białego, cały świat stoi mu otworem”. W dalszej części generał mówił: „Zawdzięczamy to przede wszystkim miłosierdziu Bożemu, a potem wszystkim tym, którzy w walce nie ustawali. Cześć Im! Oni nie dożyli tej radosnej chwili. My szczęśliwi! Cześć tym, którzy w tej wojnie polegli! Cześć tym żyjącym, którzy pracą, trudem i znojem walczą w szarej, codziennej walce życia”.*

Stanisław Wojciechowski reprezentujący rząd Rzeczypospolitej powiedział zaś chwilę później:

*„Posiadanie własnego wybrzeża – mówił – to uwiecznienie dzieła Niepodległości Polski. Nie byłaby ona zupełna, gdyby nie*

↳ dawał rzeczywistej podstawy dla gospodarczej niezależności. Własne wybrzeże morskie stanowi właśnie o wolnym oddechu życia gospodarczego Polski. Przez nie wchodzimy w bezpośrednie stosunki z całym światem, uwalniamy się od dotkliwego i kosztownego pośredniczenia państw obcych”.



Kazanie wygłosił ksiądz Józef Wrycza.

– *Filli hominum benedicite Domino. A i wy, syny kaszubskie, błogostawcie Panu, od dziecięcia zaledwie paciorek mówiącego, aż do starca siwowłosego, wyczekującego od lat zbawienia pańskiego i wy, synowie całej Polski, błogostawcie Panu, że dał wam dożyć tego dnia szczęśliwego w którym odzyskujecie wolność upragnioną w Ojczyźnie polskiej, a w zamian za to szczęście dar tak zacny dajecie Ojczyźnie – morze polskie. Dostojni Panowie, Narodzie Polski, Bracia Kaszubi! Kiedy niezapomniany twórca Pieśni o ziemi naszej Wincenty Pol spytał swojego młodego słuchacza: „A czy znasz ty, bracie młody / Te pokrewne twoje rody?”, tedy wyliczył mu szczepy i narzeczka polskie i szczepy takich braci, którzy kiedyś zamieszkiwali na*

*tej wielkiej macierzy polskiej ziemi, prowadził go na Mazowsze i Wołyń, pokazywał mu górali i Litwinów. I Żmudź świętą i Rusinów. Zapomniał o jednym zakątku, o Pomorzu, o Kaszubach, o płucach Polski jego muza miłczy. A przecież Ille mihi praeter omnes angulus ridet [„Ten zakątek na ziemi miłszy mi ponad wszystko”]. Ta ziemia kaszubska, to ten kącik naszej ojczyzny, który przed wszystkimi nam się uśmiecha. Boć tu właśnie Polska nasza dochodzi do morza, które jest jakoby oknem na cały świat, jakoby tą furką, przez którą bogactwa niezliczone do kraju przychodzą. A i samo w sobie jest bogactwem, bo skarby nieocenione kryje w sobie. Zapomniał pieśniarz Polski o nas, o Kaszubach, do niedawna niewiele troszczył się szerszy ogół społeczeństwa polskiego o morze i przyległe ziemie. Atoli nie zapomnieli Kaszubi, co ich powinnością było wobec całej Polski. Co Homer kaszubski, Hieronim Derdowski, wyśpiewał: Czujce tu ze serca tóni Skład nasz Apostołści Nie ma Kaszëb bez Polonii, A bez Kaszëb Polści! O tym credo narodowym każdy Kaszuba pamiętał. I choć fale germanizmu groźnie biły i zalaniem ziemiom kaszubskim zagrażały, Kaszuba stał twardy i niewzruszony jak ona – skała na morzu. Zawładnąć sobą nie dał, ducha polskiego w swej checzy kaszubskiej pielęgnował mimo wszelkich wysiłków nauczycieli germanizatorów, a nieraz i księży. Tym samym ziemie i morze kaszubskie dla Polski zachował. I otóż dzisiaj nadeszła ta chwila historyczna, w której Kaszubi Ojczyźnie oddają w posiadanie ten klejnot, uporczywie w zaciętym boju strzeżony. Morze to nasze piękne, ukochane polskie morze dzisiaj wraca pod skrzydła opiekuńcze Orła Białego. Polsko, Ojczyzno moja nad życie ukochana – mówił ksiądz Wrycza.*

Nim pierścienie w akcie zaślubin wpadły w wody zatoki w październiku 1919 Hallerowi powierzono dowództwo Frontu Pomorskiego, utworzonego w celu pokojowego i planowego zajęcia Pomorza, przyznanego Polsce na mocy ustaleń traktatu wersalskiego. Zgodnie z planem przejmowanie ziem pomorskich rozpoczęło się 18 stycznia 1920 od przejęcia Torunia przez oddziały 16 Pomorskiej Dywizji Piechoty.

Poszczególne miejscowości przejmowano od wycofujących się wojsk niemieckich do 11

lutego 1920, kiedy to ostatni żołnierze opuścili Gdańsk.

Dwa lata wcześniej 15 lutego 1918, protestując przeciwko postanowieniom traktatu brzeskiego przyznającego Ukrainie połacie ziem polskich ze Lwowem, wraz z podległą mu II Brygadą Legionów Polskich i innymi oddziałami polskimi przebił się przez front austriacko-rosyjski pod Rarańczą i połączył się z polskimi formacjami w Rosji.

Haller dotarł (przez Murmańsk) do Francji i od 17 lipca 1918 r. był członkiem Komitetu Narodowego Polskiego. Dnia 4 października 1918 KNP powierzył mu formalne dowództwo nad formującą się armią polską. Jednostki te były organizowane poprzez ochotniczy zaciąg spośród Polaków służących w wojsku francuskim, polskich jeńców wojennych z armii austro-węgierskiej i niemieckiej oraz z Polonii z USA (około 22 tys. zwerbowanych w Obozie Kościuszko) i w Brazylii (300 osób).

**Na mocy układu z 28 września 1918 Błękitna Armia, powstała z inicjatywy Romana Dmowskiego i gen. Hallera została uznana przez państwa Ententy za samodzielną, sojuszniczą i jedyną współwalczącą armię polską.**

Zakończenie wojny nie przerwało rozbudowy armii. Jej liczebność wynosiła 68-80 tysięcy żołnierzy (stan 1919-20). Uzbrojona w całości przez Francję, osiągnęła wysoką sprawność bojową. Wiosną 1919 r. Błękitna Armia pociągami i drogą morską dotarła do kraju. Hallera witano w stolicy jak bohatera narodowego, a wartość jego oddziałów oraz francuskiego uzbrojenia i wyposażenia była nie do przecenienia a czołgi Renault były pierwszymi w polskiej armii. Oddziały Hallera miały się w nadchodzących miesiącach zetrzeć z wojskami bolszewickimi i Ukraińcami (walki o Galicję Wschodnią).

Wojna Polski o granice dopiero się zaczynała. W 1920 Haller otrzymał funkcję Generalnego Inspektora Armii Ochotniczej, przy organizowaniu której położył duże zasługi. W czasie Bitwy Warszawskiej dowodził Frontem Północnym. Wchodził też w skład Rady Obrony Państwa (lipiec–sierpień 1920). Błękitna Armia pod dowództwem generała Józefa Hallera gromiła Sowietów na przedpolach Warszawy w 1920 roku.

Od października 1920 Haller pełnił funkcje administracyjne poza służbą liniową,

m.in. Generalnego Inspektora Artylerii (1920–1926) i przewodniczącego Najwyższej Wojskowej Komisji Opiniującej. Ze względu na poglądy był uważany za osobę współodpowiedzialną za szerzenie nastrojów antysemitycznych, w tym m.in. za rozruchy antyżydowskie w Częstochowie w 1919 roku. Gen. Haller potępił przewrót majowy Józefa Piłsudskiego. 31 lipca 1926 został przeniesiony w stan spoczynku.

W latach 20. wraz z żoną Aleksandrą i synem Erykiem osiedlił się na Pomorzu, w majątku Gorzuchowo koło Chełmna. Później przeprowadził się do domku we Władysławowie (Hallerowie). W 1933 odbył podróż do Stanów Zjednoczonych z misją udzielenia pomocy weteranom i inwalidom „Błękitnej Armii”.

**Józef Haller ze swoją charyzmą, twardego charakterem, a także oddanymi żołnierzami i „nieodpowiednimi” poglądami politycznymi stanowił zagrożenie dla piłsudczyków.**

Uznano bowiem, że państwo polskie i wszystkie jego instytucje trzeba budować na micie marszałka Piłsudskiego i jego Legionów. To, że posiadał wiele umiejętności i cech charakteryzujących dobrego dowódcę oraz to, że potrafił pociągnąć za sobą tysiące Polaków uznano za zagrożenie. Takie są te polskie historie...

Jednak ponad ludzką małość przedkładać warto dokonania, których znaczenie i wymiar po stu latach (dopiero po stu latach!) widać szczególnie wyraźnie.



ZAŚLUBINY POLSKI Z MORZEM W PUCKU

Autor Artur S. Górski.  
[www.solidarnosc.gda.pl](http://www.solidarnosc.gda.pl)

Zdjęcia:  
Wikimedia commons; [www.miasto.reda.pl](http://www.miasto.reda.pl)

**Wspierając nasze działania, wspierasz Marynarzy oraz ITF i ETF.**  
**Wstąp do jednej z niżej wymienionych Organizacji, wchodzących w skład**  
**Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" afiliowanej w ITF i ETF**



**Zapraszamy na nową stronę internetową KSMiR NSZZ Solidarność:**

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

**NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków**  
**ul. J. Waszyngtona 34/36**  
**81-342 Gdynia**  
**Tel: + 48 58 621 85 41**  
**Tel./fax: +48 58 661 20 35**  
**e-mail: [marynarz@nms.org.pl](mailto:marynarz@nms.org.pl)**  
**[www.marynarz.org.pl](http://www.marynarz.org.pl)**



**NSZZ „S” Dalmor S.A.**  
**ul. Hryniewickiego 10**  
**81-340 Gdynia**  
**Tel/fax: +48 58 620 18 45**  
**Tel: 512 021 380**  
**e-mail: [solidarnosc.dalmor@gmail.com](mailto:solidarnosc.dalmor@gmail.com)**



**Organizacja**  
**Marynarzy Kontraktowych NSZZ "S"**  
**ul. Szarotki 8**  
**71-604 Szczecin**  
**Tel: +48 91 422 02 02**  
**e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)**  
**[www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)**



**NSZZ „S” przy PRCIP Gdańsk Sp. z o.o.**  
**ul. Przetoczna 66**  
**80-702 Gdańsk**  
**Tel: +48 600 344 230**  
**e-mail: [solidarnoscprcip@gmail.com](mailto:solidarnoscprcip@gmail.com)**



**NSZZ „S” przy Polskiej**  
**Żegludze Morskiej**  
**Plac Rodła 8**  
**70-419 Szczecin**  
**Tel: +48 91 359 40 84**  
**e-mail: [pzmsolidarnosc@wp.pl](mailto:pzmsolidarnosc@wp.pl)**  
**e-mail: [pzmsolidarnosc@neostrada.pl](mailto:pzmsolidarnosc@neostrada.pl)**



**NSZZ „S” Morskich Służb**  
**I Przedsiębiorstw Ratowniczych**  
**ul. Hryniewickiego 10**  
**81-340 Gdynia**  
**Tel: +48 58 660 76 53**  
**e-mail: [solidarnosc@sar.gov.pl](mailto:solidarnosc@sar.gov.pl)**



**NSZZ „S” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej**  
**ul. Portowa 41**  
**78-100 Kołobrzeg**  
**Tel/fax: +48 94 355 22 04**  
**e-mail: [kolobrzeg@nms.org.pl](mailto:kolobrzeg@nms.org.pl)**



**NSZZ "S" Pilotów Morskich**  
**ul. Przemysłowa 6**  
**80-542 Gdańsk**  
**Tel: +48 725 706 721**  
**e-mail: [nszz.pilot@portgdansk.pl](mailto:nszz.pilot@portgdansk.pl)**



**KOORDYNATOR ITF**  
**Adam Mazurkiewicz**  
**ul. Szarotki 8**  
**71-604 Szczecin**  
**e-mail: [adam\\_mazurkiewicz@nms.org.pl](mailto:adam_mazurkiewicz@nms.org.pl)**  
**tel: +48 501 539 329**

**INSPEKTOR ITF**  
**Grzegorz Daleki**  
**ul. J. Waszyngtona 34/36**  
**81-342 Gdynia**  
**e-mail: [daleki\\_grzegorz@itf.org.uk](mailto:daleki_grzegorz@itf.org.uk)**  
**tel: +48 514 430 374**