



Biuletyn Morski



Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR (1) 98/2025

ISSN 1426-1006

ZMĘCZENIE MARYNARZY **Międzynarodowe** **wytyczne**

W 2001 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uznała zmęczenie za zagrożenie, które może mieć wpływ na zdolność marynarza do skutecznego i bezpiecznego wykonywania swojej pracy.

W wydanym w 2019 r. okólniku MSC.1/Circ.1598 przyjęto następującą definicję zmęczenia:
Stan upośledzenia fizycznego i/lub psychicznego wynikający z czynników takich jak:
niewystarczająca ilość snu,
przedłużone czuwanie,
wymagania dotyczące pracy/odpoczynku niezsynchronizowane z rytmemi dobowymi oraz wysiłek fizyczny, psychiczny lub emocjonalny, który może osłabiać czujność i zdolność do bezpiecznego kierowania statkiem lub wykonywania obowiązków związanych z bezpieczeństwem.

[MSC.1/Circ.1598 Załącznik , str. 1]

Od redakcji

Działania Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność w roku 2025 przede wszystkim skupiały się na monitorowaniu bezpieczeństwa pracy marynarzy. W wyniku nie przestrzegania przez część armatorów zapisów ujętych między innymi w Konwencji o Pracy na Morzu – MLC 2006 oraz wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie zmuszania marynarzy do pracy ponad wymagany czas pracy, nastąpił poważny problem dotyczący zagrożenia życia i bezpieczeństwa marynarzy oraz bezpieczeństwa żeglugi.

W związku z powyższym, w tym wydaniu Biuletynu Morskiego:

- *Omówimy proceder dotyczący fałszowania przez przedstawicieli części armatorów rejestrów czasu odpoczynku i czasu pracy marynarzy.*
- *Wyjaśnimy, jak zmęczenie marynarzy w operacjach promowych ma istotny wpływ na bezpieczeństwo pracy, bezpieczeństwo pasażerów i bezpieczeństwo żeglugi.*
- *Przedstawimy przykład, do czego może prowadzić rażące naruszenie bezpieczeństwa pracy marynarzy na przykładzie promu pasażerskiego typu roll on - roll off o nazwie Alfred.*
- *Omówimy treść poprawek do Konwencji o Pracy na Morzu (MLC 2006).*
- *Poinformujemy o wystąpieniu Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” do Międzynarodowej Organizacji Pracy o implementacji przez Polskę Konwencji o Pracy na Morzu.*
- *Omówimy wystąpienie Andrzeja Kościka – Przewodniczącego Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność na Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie polskiej bandery.*
- *Przekażemy kilka istotnych informacji o taniej banderze.*
- *Przedstawimy dane statystyczne dotyczące działań ITF – Międzynarodowej Federacji Transportowców podsumowujące rok kalendarzowy.*
- *Poinformujemy o przebiegu XVI WZD KSMMiR oraz o działalności organizacji znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej, zachęcając marynarzy do wstąpienia do międzynarodowych struktur, ponieważ przynależność do afiliowanej organizacji w ITF jest swego rodzaju polisą w przypadku utraty zdrowia czy życia marynarza oraz może dać poczucie bezpieczeństwa dla rodzin marynarskich.*

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

Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą mailową prosimy wysłać na adres: biuro@nms.org.pl

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, www.solidarnosc.nms.org.pl

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

Zdjęcie na okładce: Grafika własna
KSMMiR NSZZ Solidarność

Druk
Drukarnia MISIURO Sp. z o.o.
Gdańsk, ul. Gdańska 29 tel. 58 342 89 37, 58 342 26 18
e-mail: biuro@misiuro.pl www.misiuro.pl

Oddano do druku: 30 listopada 2025 r.

Falszowanie rejestru czasu odpoczynku i czasu pracy marynarzy



Czas odpoczynku i czas pracy marynarzy.

Rejestrowanie nieuczciwych praktyk jest powszechne. „Kultura dostosowania - ocena wdrażania aktualnych morskich ram regulacyjnych dotyczących czasu odpoczynku i pracy” – raport Światowego Uniwersytetu Morskiego (WMU)

Poniżej przedstawiamy jedynie niewielki fragment raportu WMU z podsumowania pt.: „Wyniki badań”.

„...Wyraźna zbieżność zebranych danych empirycznych potwierdza istniejącą literaturę i sugeruje, że rejestrowanie nieuczciwych praktyk jest powszechne. Jeśli chodzi o znaczenie obecnych międzynarodowych ram regulacyjnych dla skutecznego zapobiegania zmęczeniu i łagodzenia jego skutków, wyniki badań sugerują, że nie ma naukowych podstaw, aby zapewnić ich skuteczność. Progi istniejących przepisów spotykają się z ostrą krytyką ze strony wszystkich przepytanych interesariuszy, z wyjątkiem poglądów wyrażonych przez kilka organizacji armatorów. Określenie poziomów obsady załogowej i ich zatwierdzenie zostało szczególnie kwestionowane. Wyniki badań wskazują, że szczegółowe zasady wymienione w Rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.1047(27) w celu ustalenia minimalnej bezpiecznej obsady załogowej nie są przestrzegane w większości przypadków. Oczywiście okazało się, że państwa bandery

nie zawsze wypełniają swoje obowiązki, ani nie zapewniają, że armatorzy realizują swoje obowiązki w zakresie wydajnej i wystarczającej obsady załogowej statków. Prowadzi to do braku równowagi między obciążeniem pracą a liczbą personelu dostępnego do wykonania różnorodnych zadań na statku. Przeprowadzona analiza wskazuje, że niewystarczające bezpieczne poziomy obsady są główną przyczyną naruszeń i nieuczciwych praktyk rejestrowania. Sytuacja ta pogarsza się w warunkach szczytowego obciążenia pracą, takich jak te doświadczane w związku ze specjalnymi operacjami i działaniami związanymi z portem. Wyniki te potwierdzają poprzednie badania. Skuteczność praktyk rejestrowania w celu wykazania zgodności z przepisami była szeroko kwestionowana przez uczestników badań i postrzegana jako czysto papierowe ćwiczenie w celach wykazania zgodności. Wiele programów do rejestrowania uważa się za „oszukiwanie w celu osiągnięcia sukcesu”, aby zapewnić zgodność z przepisami i „zachęcać” załogę do dostosowywania swoich zapisów. Aktualne badania wykazały „kulturę dostosowywania” wśród marynarzy; czas pracy jest albo niedoszacowany, albo zapisy godzin pracy/odpoczynku są dostosowywane w celu ułatwienia zgodności. Jak wykazano w poprzednich badaniach, stwierdzono, że dostosowywanie zapisów wykracza poza zwykłe zapisy godzin pracy/odpoczynku. Uczestnicy byli zdania, że każdy zapis ma potencjał, aby zostać dostosowanym, wskazując na szereg zapisów, które są podatne na praktyki dostosowywania. Obejmują one zapisy planowanej konserwacji, ćwiczeń, wpisy do księgi zapisów olejowych, listy kontrolne i oceny ryzyka, a nawet oficjalne wpisy do dziennika okrętowego. Różne czynniki są podnoszone jako przyczyniające się do dostosowywania przez marynarzy zapisów godzin pracy/odpoczynku. Osiemdziesiąt pięć procent ankietowanych marynarzy przypisuje korekty niedostatecznym poziomom obsady załogowej, szczególnie podczas działań w portach, szybkiej rotacji portów (w szczególności w przypadku żeglugi

morskiej bliskiego zasięgu) oraz gdy ich statek działa (w porcie lub na morzu) w systemie 6 godzin wachty/6 godzin wolnego. Inne czynniki wskazane jako zachęcające do rejestrowania nieuczciwych praktyk obejmują strach przed sankcjami ze strony kierownictwa lądowego, zwłaszcza biorąc pod uwagę niepewność zatrudnienia, oraz konsekwencje niezaliczenia inspekcji stron trzecich. Zachęty finansowe, takie jak premie lub nadgodziny, spełnianie kluczowych wskaźników wydajności i charakter oprogramowania rejestrującego, również zostały wymienione jako czynniki przyczyniające się do rejestrowania nieuczciwych praktyk.

Dla marynarzy jedynym celem rejestrowania godzin pracy/odpoczynku jest potwierdzenie zgodności w celu uniknięcia zakłóceń w działaniu statku, a nie potwierdzenie faktycznego czasu pracy na statku.

Wydaje się, że nie są w stanie ustalić priorytetów swojej lojalności: interesów statku lub przepisów. Są uwięzieni w dysonansie poznawczym, gdzie odstępstwo jest znormalizowane.

Większość spółek wydaje się ignorować opinie marynarzy na temat czasu pracy/odpoczynku, co oznacza, że działają one z niedoskonałymi systemami zarządzania bezpieczeństwem, które nie są w stanie pozwolić na przepływ informacji i właściwą reakcję na trudności występujące na statku. Systematyczne dostosowywanie zapisów wskazuje, że badania i audyty państw bandery są nieskuteczne w zakresie weryfikacji wdrażania przepisów wykraczających poza papierkową robotę, co podważa ogólną skuteczność Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem...”.

Pełna treść „Raportu” Światowego Uniwersytetu Morskiego w tłumaczeniu na język polski jest dostępna dla zainteresowanych członków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w biurach Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w Szczecinie i w Gdyni.

Zrozumienie zmęczenia marynarza w operacjach promowych

Krótkie omówienie badania na temat zmęczenia marynarzy przeprowadzonego przez Centrum Badań nad Bezpieczeństwem Transportu w Loughborough University (Transport Safety Research Centre) (TSRC) oraz Szwedzki Narodowy Instytut Badań Drogowych i Transportu (Swedish National Road and Transport Institute) (VTI) na zlecenie Departamentu Transportu (DfT) w Wielkiej Brytanii.

Z uwagi na brak badań dotyczących zmęczenia u marynarzy, w szczególności w przypadku tych, którzy obsługują promy na wodach terytorialnych Wielkiej Brytanii DfT zlecił przeprowadzenie w/w badania.

Ze względu na znaczną objętość materiału poniżej przedstawiamy jedynie krótkie omówienie części wstępnej w/w opracowania. Członkowie NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” mogą zapoznać się z pełnym tekstem dokumentu w tłumaczeniu z języka angielskiego na język polski w biurach KSMMiR NSZZ „Solidarność” w Gdyni i w Szczecinie.



Zdjęcie: KSMMiR

Żegluga jest branżą działającą 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu.

Marynarze pracują w systemie zmianowym i są podatni na zmęczenie. W niniejszym badaniu zmęczenie jest definiowane jako upośledzenie psychiczne i/lub fizyczne, które może zmniejszyć optymalną wydajność. Zmęczenie jest wieloaspektowe i może być spowodowane ograniczeniami w reakcji organizmu na presję snu (wynik czasu od ostatniego snu: dłuższy czas bez snu lub utrata snu zwiększa presję na potrzebę snu) i presję okołodobową (nasze rytmy dobowe programują sen w nocy, **odczuwamy zwiększoną senność między 2:00 a 6:00 rano, a także między 14:00 a 16:00.**

Wzór ten przebiega w cyklu prawie 24. godzinnym, ale jest pod wpływem czynników zewnętrznych, takich jak cykl światła/ciemności lokalnego środowiska), a także wpływami czynności związanych z zadaniami zawodowymi, takimi jak przeciążenie lub niedociążenie poznawcze. Ryzyko zmęczenia, z którym mierzą się marynarze, wynika z wielu czynników, w tym:

- *Czynników związanych ze snem: niewystarczająca ilość snu lub jego słaba jakość albo pora dnia.*
- *Aktywnego zmęczenia zadaniowego: np. wykonywania czynności wymagających wysiłku fizycznego.*
- *Pasywnego zmęczenia zadaniowego: np. wykonywania czynności, które są monotonne.*

Cele badania:

1. *Określenia najbardziej odpowiedniej/ych metody/metod oceny i monitorowania zmęczenia marynarzy.*
2. *Zrozumienia, jakie są możliwe konsekwencje zmęczenia dla różnych ról wskazanych w rozkładzie alarmowym.*
3. *Określenia, jakie są najważniejsze czynniki powodujące i nasilające zmęczenie i jakie powinny być odpowiednie środki zaradcze.*

4. *Zrozumienia, jakie środki bezpieczeństwa są obecnie stosowane przez statki typu Ro-Ro i RoPax w celu zapobiegania wypadkom spowodowanym, częściowo lub całkowicie, zmęczeniem marynarzy.*

5. *Korzystając z najlepszych praktyk z innych sektorów transportu, takich jak CAP 371 w branży lotniczej, zbadania, w jaki sposób model, który przewiduje maksymalną liczbę godzin i tygodni dla marynarza, mógłby działać w praktyce, uwzględniając zidentyfikowane istotne ryzyka i środki łagodzące zmęczenie.*

Aby zrealizować cele badawcze, wykorzystano program pięciu wątków badawczych.

1. *Warsztat dotyczący modelu biomatematycznego (BMM) i przegląd dokumentów dotyczących zarządzania ryzykiem zmęczenia. W warsztacie wzięło udział sześciu ekspertów z branży morskiej z firm promowych.*
2. *Ankieta. Ankietę wypełniło 446 marynarzy, co stanowi wskaźnik odpowiedzialności na poziomie około 9%.*
3. *Wywiady z marynarzami na stanowiskach kierowniczych. Przeprowadzono 11 indywidualnych wywiadów z kapitanami i bosmanami, trwających po 30–45 minut każdy.*
4. *Grupy fokusowe z marynarzami pracującymi na stanowiskach związanych z obsługą klienta. W sumie wzięło udział 45 uczestników w dziewięciu grupach.*
5. *Badanie terenowe z udziałem 63 uczestników. Spośród nich 30 pracowało na statkach, skąd wracali do domu, aby spać w nim w nocy, a 33 spało na statku. Osoby uczestniczące i interesariusze, którzy ułatwiali przeprowadzenie badania, wspierali i byli zaangażowani w działania związane ze zbieraniem danych. To dzięki zaangażowaniu uczestników i interesariuszy, tak bogate dane zostały wygenerowane w ramach tych badań.*

Pomiar zmęczenia jest trudny.

Nie można dokonać obiektywnej, absolutnej miary zmęczenia, tak jak na przykład pomiar upośledzenia alkoholowego poprzez obliczenie stężenia alkoholu we krwi.

Zamiast tego zmęczenie szacuje się mierząc rzeczy, o których wiadomo, że są z nim silnie powiązane, takie jak subiektywne doświadczenie i czas reakcji.

Udowodniono, że subiektywna senność jest szczególnie dokładna we wskazywaniu zmęczenia, ponieważ większość ludzi ma silny wgląd w swoje własne doświadczenie zmęczenia.

Jednak chęć dzielenia się subiektywnymi doświadczeniami będzie zależeć od kultury miejsca pracy i tego, jak komfortowo marynarze czują się, dzieląc się tymi informacjami z osobami, które o to pytają.

Wyniki

Tylko wybrane fragmenty

Oczywiste jest, że marynarze są oddani swojej branży (uczestnicy ankiety pracowali jako marynarze średnio przez 17 lat), poważnie traktują swoje obowiązki, a wielu z nich lubi swoją pracę. Na przykład podczas dyskusji grupowych osoby z rolami skupionymi na kliencie zgłosiły zadowolenie, że zmieniły pracę z bardziej biurowej na marynarstwo. Odczuwano ogólne poczucie bycia częścią zespołu, chęć dobrego wykonywania pracy i poczucie odpowiedzialności za bezpieczne żeglowanie i opiekę nad pasażerami. Uczestnicy zgłaszali, że byli świadomi sytuacji, w których współpracownicy byli zmęczeni i czuli się zdolni i chętni do wspierania ich w razie potrzeby.



Zdjęcie: KSMMiR



1st Prize:
John Robert
M. Marañó
"12 Degrees"



Zdjęcie: Konkurs fotograficzny ITF „Life at Sea”

Wielu ankietowanych wypowiedało się pozytywnie o swoich pracodawcach zauważając, że zmęczenie jest badane jako potencjalny czynnik incydentów, biorąc pod uwagę liczbę godzin, które dana osoba przepracowała przed incydem. Kilku ankietowanych zauważyło, że nastawienie branży do zmęczenia zmienia się w pozytywnym kierunku.

Przykłady pozytywnych działań mających na celu minimalizowanie zmęczenia, które zostały przytoczone w wywiadach lub grupach fokusowych, obejmowały: posiadanie dwóch kompletnych zestawów załóg (załogi dziennej i nocnej), pracodawców zniechęcających do pracy w godzinach nadliczbowych, pracodawców pokrywających koszt taksówki do domu oraz kapitanów, którzy opóźniali wypłynięcie, jeśli uważali, że załoga jest zbyt zmęczona, aby rozpocząć podróż.

59% respondentów ankiety zgłosiło walkę z sennością w pracy co miesiąc. Około 18% marynarzy stwierdziło, że zasnęli podczas pełnienia obowiązków w ciągu minionego roku a 43% stwierdziło doświadczenie incydentu w pracy w mającego związek ze zmęczeniem, w ciągu minionych 10 lat.

Spośród osób, które doświadczyły takiego incydentu, **85% zgłosiło, że ich pracodawca**

nie wiedziałyby, że był on spowodowany zmęczeniem. Nie było znacznych różnic w odczuwaniu zmęczenia między funkcjami zawodowymi, z wyjątkiem załogi usługowej (sprzątanie, usługi pokładowe i stewardzi), która najczęściej odczuwała senność każdego dnia i zgłaszała najniższą jakość snu. Powód takiego stanu rzeczy nie jest jasny, ale może odzwierciedlać czynniki związane ze sprawowaną funkcją (np. wymagania związane z pracą związaną z obsługą klienta) lub różnice w warunkach spania między członkami załogi spełniającymi różne funkcje. W tym badaniu respondentki były ponad dwukrotnie bardziej skłonne niż mężczyźni zgłaszać walkę z sennością, prawdopodobnie dlatego, że kobiety są nadreprezentowane na stanowiskach załogi usługowej, która była najbardziej narażoną na niską jakość snu. Jest to temat, który powinien zostać poddany dalszym badaniom.



Zdjęcie: Konkurs fotograficzny ITF „Life at Sea”

Różne cechy pracy, kultura miejsca pracy oraz możliwość snu i odpoczynku zostały zidentyfikowane jako mogące powodować lub nasilać zmęczenie. Należały do nich: praca w dodatkowe dni lub nadgodziny; zakłócony sen; gorsza ocena snu w ciągu ostatnich trzech miesięcy; niepokój poza służbą; większy stres w pracy; niezdiagnozowany bezdech senny; zmienność godzin rozpoczęcia pracy; brak bezpośredniego zmiennika, który przejąłby obowiązki, gdy nie są w pracy;

oraz czynniki związane ze środowiskiem snu, takie jak hałas i wibracje, oraz dostosowanie do dynamicznych zmian w pracy. Może to obejmować zmienione godziny pracy z powodu pogody, pływów lub załadunku towarów. Podobno były one mniej powszechne w przypadku statków z podwójną załogą (tj. dwie pełne załogi pracujące na przeciwnych zmianach), gdzie załoga była zastępowana przez kolegów pod koniec zaplanowanej zmiany. Nie stwierdzono, aby konkretna zmiana robocza bardziej nasilała zmęczenie niż jakakolwiek inna. Należy jednak zauważyć, że rozmiary próby podzielone na typ zmiany roboczej mogły nie być wystarczająco duże, aby wykryć subtelne różnice.

Trudności z relaksem były związane ze zmęczeniem w wynikach ankiety, a podczas grup fokusowych relaks po pracy był zgłaszany jako kluczowy mechanizm radzenia sobie ze zmęczeniem. Wzajemne oddziaływanie między relaksem, stresem i zmęczeniem skorzystałoby na dalszych badaniach.

W branży istnieje ograniczone formalne zarządzanie ryzykiem zmęczenia, a załoga nie jest stale szkolona na temat zmęczenia. Niektórzy uczestnicy badań, szczególnie ci na wyższych stanowiskach, nie wierzyli, że istnieje silny związek między zmęczeniem a incydentami. Może to być spowodowane niedostatecznym zgłaszaniem, a zatem brakowaniem zmęczenia w oficjalnych dokumentach, np. raportach powypadkowych, a także zgłaszanymi trudnościami w dokładnym rejestrowaniu czasu pracy. Marynarze stosują nieformalne środki, aby indywidualnie radzić sobie ze zmęczeniem, takie jak: używanie kofeiny (najbardziej popularne); wychodzenie na świeże powietrze; samodzielne ograniczanie / regulowanie tempa; i nieformalne drzemki. Kapitanowie i inne osoby na kierowniczych stanowiskach czasami podejmują decyzje w celu złagodzenia krótkoterminowego wpływu zmęczenia, na przykład poprzez zmianę godzin żeglugi lub nawet odwołanie podróży. Nie uzyskano jasnej odpowiedzi na pytanie o maksymalną

liczbę bezpiecznych dni na morzu. Żaden z wyników pomiarów z badania terenowego nie wykazał statystycznie istotnego pogorszenia w ciągu kolejnych dni roboczych. Istniały pewne oznaki wzrostu udziału zmian z wysokim poziomem senności (KSS ≥ 7) po pięciu kolejnych dniach roboczych, ale wzór ten nie był zgodny ze wzrastającą liczbą dni na morzu. Zakres wzorców grafików reprezentowanych przez uczestników prób terenowych ogranicza parametry, w ramach których można rozpatrywać bezpieczne dni na morzu. W okienku danych uzyskanych z prób terenowych, jedynie dwaj uczestnicy pracowali przez okres przekraczający szesnaście kolejno po sobie następujących dni co oznacza, że nie można wyciągnąć wniosków dotyczących dłuższych okresów wykonywania obowiązków.

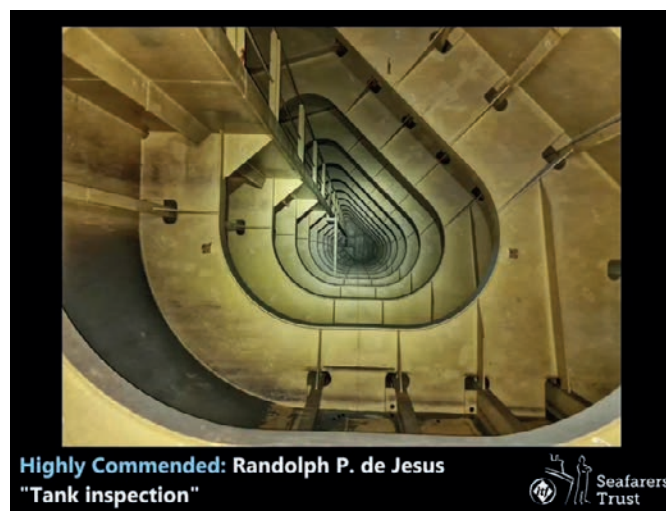
Wielu uczestników miało harmonogramy obejmujące maksymalnie siedem kolejnych dni, **a tylko 11% miało grafiki obejmujące ponad 14 kolejnych dni roboczych.**

Ponadto okres gromadzenia danych był ograniczony do czterech tygodni. Dalsze badania z dłuższym oknem gromadzenia danych i z szerszym zakresem reprezentowanych grafików byłyby korzystne.

Modele biomatematyczne nie są obecnie stosowane w operacjach promowych i istnieją znaczne ograniczenia w ich stosowaniu w tym kontekście. Jeśli model miałby zostać zaprojektowany dla tego środowiska, musiałby on uwzględniać co najmniej następujące elementy, oprócz tych cech, które są wspólne dla większości istniejących modeli:

- *Dwa różne modele odzwierciedlające zarówno model życia na statku, jak i spania w domu.*
- *Elastyczność w celu uwzględnienia wielu typowych wzorców pracy, w tym podzielnymi zmianami i pracy w godzinach rocznych.*
- *Możliwość uwzględnienia pogody, która zakłóca rozkłady jazdy i sen.*
- *Intensywność pracy, taka jak liczba i długość przepraw.*

- *Dynamiczne zmiany wzorców pracy w celu dostosowania się do opóźnionych rejsów.*
- *Akceptowalność dla załogi.*
- *Indywidualne zróżnicowanie, w tym różne role zawodowe i czynniki stresogenne.*



Zdjęcie: Konkurs fotograficzny ITF „Life at Sea”

Przedstawiono szereg zaleceń mających na celu poprawę zarządzania zmęczeniem w żegludze morskiej. Zostały one opracowane na podstawie zebranych danych, ale nie zostały ocenione, ponieważ wykroczyły poza zakres niniejszych badań.

Zalecenia mające na celu poprawę zarządzania zmęczeniem w żegludze morskiej.

Poniższe zalecenia mogą być przydatne w kontekście żeglugi morskiej w Wielkiej Brytanii.

Procedura i szkolenie:

- *Opracowanie programów zarządzania ryzykiem zmęczenia. Zwiększyłyby to nacisk na zmęczenie, podkreśliło, że jest to poważny problem i promowało dyskusję.*
- *Zapewnienie spójnej edukacji w całym sektorze promowym na temat zarządzania zmęczeniem dla wszystkich. Należy również zapewnić spójne szkolenie specjalistyczne w całym sektorze promowym dla osób odpowiedzialnych za zarządzanie zmęczeniem u innych.*

- Rozważenie cech wzorców pracy w zestawieniu z listami kontrolnymi optymalnej praktyki pracy zmianowej.

Wzorce pracy:

- Zabieganie o ograniczanie liczby dodatkowych dni roboczych i nadgodzin, które mogą podejmować marynarze, jednocześnie uznając, że może to mieć wpływ na potencjał zarobkowy marynarzy. Może to nastąpić poprzez podnoszenie świadomości wśród pracowników, ponieważ marynarze mogą często kontrolować wybór pracy w godzinach nadliczbowych i dodatkowych dni. Stwierdzono, że oba czynniki zwiększają senność i zmęczenie, dlatego szkolenie w zakresie zmęczenia może podkreślić potencjalny czynnik ryzyka dodatkowej pracy i pozwolić marynarzom przeprowadzić analizę kosztów i korzyści wynagrodzenia w porównaniu z sennością. Jednak jest prawdopodobne, że osobiste motywacje ekonomiczne mogą mieć pierwszeństwo przed edukacją w podejmowaniu decyzji o zaakceptowaniu nadgodzin lub nie. Lepszą opcją może okazać się edukowanie lub zachęcanie pracodawców do podejmowania środków zmniejszających potrzebę pracy w nadgodzinach.
- Wprowadzenie programu badań przesiewowych w kierunku obturacyjnego bezdechu sennego (OBS) i zapewnienia, że osoby z OBS będą w stanie skutecznie sobie z nim radzić na statku.
- Zabieganie o zmniejszanie zmienności godzin rozpoczęcia zmiany.
- Rozważenie opcje dwóch pełnych załóg, aby uniknąć konieczności budzenia członka załogi, który śpi podczas odpoczynku lub opóźnienia rozpoczęcia okresu wolnego od służby.
- Szukanie rozwiązań, aby złagodzić wpływ i poprawić rejestrowanie dynamicznych zmian w obciążeniu pracą. W szczególności upewnij się, że udział w alarmach ćwiczebnych wlicza się do godzin pracy i że rejestry godzin odpoczynku są dokładnie wypełniane.

Kultura organizacyjna i udogodnienia dla marynarzy:

- Staranie się wpływać na kulturę organizacyjną w sektorze, aby bardziej skupić się na bezpieczeństwie i dobrostanie marynarzy niż na marżach zysku.
- Wspieranie marynarzy w dostępie do komunikacji z ich odnośną grupą społeczną, aby zapewnić, że pozostaną w kontakcie, jako podejście do łagodzenia stresu doświadczanego w pracy.
- Zabieganie o zminimalizowanie czynników wpływających na nierówność płci w zmęczeniu, na przykład eliminując bariery psychologiczne i fizyczne utrudniające zatrudnienie i wykonywanie zadań służbowych.
- Zalecanie brania pod uwagę indywidualnych preferencji i cech marynarzy, jeśli to możliwe, np. jeśli mają silne preferencje dotyczące wczesnych poranków lub późnych nocy (tzw. „skowronki” lub „sowy”), może to zmniejszyć ryzyko senności w czasie służby.
- Staranie się wspierać zarządzanie zmęczeniem wśród personelu pokładowego i minimalizowanie dysproporcji między doświadczeniami tej grupy a innymi funkcjami zawodowymi, na przykład miejsca odpoczynku i opieka po incydentach.
- Rozważenie możliwości kontrolowanego drzemania (krótkie, zaplanowane drzemki w czasach przerw) jako potencjalne środki zaradcze na zmęczenie.
- Zachęcanie do rozwoju kultury, która zachęca i normalizuje zgłaszanie zmęczenia i umożliwia monitorowanie jego wpływu
- Promowanie idei, że zmęczenie w żegludze morskiej nie jest nieuniknione, że jest to kwestia bezpieczeństwa marynarzy i zapewnienie, że jest ono należycie zarządzane.
- Zachęcanie operatorów do inwestowania w udogodnienia wypoczynkowe dla pracowników, szukając opcji, aby zminimalizować wpływ hałasu, wibracji, innych pracowników i operacji statku na możliwości snu.

Szeroki zakres aspektów objętych tymi zaleceniami odzwierciedla szeroki zakres czynników, które mogą prowadzić do zmęczenia. Nie ma jednego rozwiązania dla zarządzania zmęczeniem, ponieważ nie ma jednej przyczyny zmęczenia. Wdrożenie szeregu zaleceń prawdopodobnie przyniesie najwięcej korzyści. Zalecenia mogą być wprowadzane w życie przez każdego, kto ma potencjał, aby na nie wpływać, w tym, szczególnie marynarze, kapitanowie, menedżerowie, pracodawcy, związki zawodowe, organy regulacyjne i decydenci. Nie ma szybkiego rozwiązania pozwalającego zmniejszyć zmęczenie. Konieczne jest długoterminowe zaangażowanie.

Raport powypadkowy MAIB Wydział Dochodzeń Wypadków Morskich

Raport z dochodzenia w sprawie wejścia na mieliznę promu pasażerskiego ro-ro ALFRED przy Swona Island, Pentland Firth, Szkocja w dniu 5 lipca 2022.

Poważne wypadki morskie Raport no 3/2024 maj 20224”

Poniżej z pełnego Raportu cytujemy jedynie „STRESZCZENIE” w tłumaczeniu na język polski. Pełna treść dokumentu znajduje się na stronie internetowej:



Zeskanuj kod QR aparatem fotograficznym w swoim telefonie

Tłumaczenie na język polski całego Raportu dostępne jest dla członków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w biurach Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w Szczecinie i w Gdyni.



Zdjęcie z ALFRED © Pentland Ferries

Cytat z Raportu powypadkowego MAIB STRESZCZENIE

5 lipca 2022 r. o godz. 14:00 brytyjski prom pasażerski typu roll-on roll-off o nazwie Alfred utknął na mieliznie na wschodnim wybrzeżu Swona Island w zatoce Pentland Firth w Szkocji podczas rejsu z zatoki Gills Bay na stałym lądzie Szkocji do St Margaret's Hope w South Ronaldsay w Szkocji. Uderzenie spowodowało obrażenia u 41 pasażerów i załogi oraz uszkodzenie dziobu lewej burty promu Alfred i prawie wszystkich pojazdów przewożonych na statku. Statek następnie uzyskał pływalność podczas przyptywu i kontynuował podróż do St Margaret's Hope o własnych siłach tego samego popołudnia; nie doszło do żadnego zanieczyszczenia.

Dochodzenie wykazało, że Alfred utknął na mieliznie, ponieważ kapitan stracił świadomość podczas sterowania statkiem blisko brzegu, prawie na pewno w wyniku zaśnięcia na około 70 sekund.

W tym czasie kapitan pozwolił, aby prom Alfred niekontrolowanie obrał kurs w kierunku wybrzeża. Gdy kapitan zorientował się o trudnej sytuacji statku, nie był już w stanie zapobiec uderzeniu promu w skały z prędkością 13 węzłów.

Dochodzenie wykazało również, że plan podróży promu Alfred był niewystarczający i że Electronic Chart Display Information System (ECDIS), który był głównym środkiem nawigacyjnym promu, nie był skutecznie wykorzystywany do wspierania bezpiecznej nawigacji i ostrzegania przed niebezpieczeństwem. Pomimo że plan podróży obowiązywał od momentu wejścia statku do służby w 2019 r., ani roczne audyty PentlandFerries, ani badania Maritime and Coastguard Agency (MCA) nie wykryły tego problemu w zakresie bezpieczeństwa.

Prom Alfred osiadł na mieliźnie na wodach kontrolowanych przez Orkney Islands Council Harbour Authority. Jednak służba ruchu statków portu nie monitorowała ruchu promu i nie podniosła alarmu, gdy wpłynął on do strefy strzeżonej wokół Swona Island. Po wejściu na mieliżnę, reakcja awaryjna promu Alfred nie była zgodna z filmem instruktażowym pokazywanym pasażerom przed wypłynięciem z portu. Dochodzenie wykazało, że stało się tak, ponieważ procedury statku i cotygodniowe ćwiczenia nie przygotowały odpowiednio załogi na wypadek sytuacji awaryjnej. Dochodzenie wykazało również, że zespół reagowania awaryjnego Pentland Ferries na lądzie nie nakłonił kapitana do utworzenia imiennej listy osób na statku.

Spółka Pentland Ferries podjęła znaczące działania w celu ulepszenia swoich procedur i zapewnienia, że są one przestrzegane; **wdrożyło plan zarządzania zmęczeniem**; wzmocniło swoje procedury reagowania awaryjnego; i udoskonalilo szkolenia zapewniane załodze i personelowi lądowemu.

Orkney Islands Council Harbour Authority podjęła działania w celu poprawy nadzoru nad operacjami promowymi na swoich wodach. Agencja Maritime and Coastguard Agency otrzymała zalecenia, aby: polecić swoim inspektorom zapewnienie dostępności planów przejścia statku; wydać wytyczne dla brytyjskiej floty statków pasażerskich w sprawie zabezpieczania ciężkich przedmiotów na jej statkach,

przejrzeć ogólne zwolnienie z wymogu, aby te statki były wyposażone w rejestratory danych podróży. Zalecono, aby Pentland Ferries dokonał przeglądu procedur zespołu reagowania kryzysowego, aby mieć pewność, że po wypadku zostaną zarejestrowane dane pasażerów i odniesione obrażenia.

Poprawki do MLC zatwierdzone.

„GENEWA (Wiadomości ILO) – Rządy, marynarze i armatorzy z globalnej branży żeglugowej uzgodnili szereg poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. z późniejszymi zmianami (MLC, 2006), obejmujących sześć tematów.

Poprawki te ochronią marynarzy przed nadużyciami, poprawią opiekę na statku i ułatwią im mobilność.

Poprawki zostały przyjęte podczas Piątego posiedzenia Specjalnego Komitetu Trójstronnego MLC, 2006 (STC), w którym wzięło udział ponad 400 delegatów.

Obejmują one:

- Ochronę marynarzy przed przemocą i molestowaniem na statku;
- Apel o wyznaczenie i uznanie marynarzy za pracowników kluczowych;
- Wzmocnienie praw marynarzy w zakresie schodzenia na ląd, dla dobra ich zdrowia i dobrego samopoczucia;
- Ułatwianie przemieszczania się marynarzy w celu repatriacji;
- Wymaganie od Państw współpracy i należytego uwzględnienia Wytycznych IMO/MOP dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadków morskich oraz niedawno przyjętych Wytycznych IMO/MOP dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy zatrzymanych w związku z domniemanymi przestępstwami;

- *Zalecono, aby na statkach znajdowały się najbardziej aktualne informacje i wskazówki medyczne, które będą dostępne dla osoby odpowiedzialnej na statku za opiekę medyczną.*



Maritime Labour Convention (MLC) 2006



Konwencja o Pracy na Morzu, 2006

KONSTYTUCJA MARYNARZY

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



Mark Dickinson (ITF), Wiceprzewodniczący ze strony Grupy Marynarzy, powiedział: „Po raz pierwszy w jakimkolwiek instrumencie MOP mamy odniesienie w Kodeksie do marynarzy jako kluczowych pracowników. Nie można zapomnieć, jak traktowano marynarzy podczas Covid-19 i upewniliśmy się najlepiej jak potrafimy, że to się nie powtórzy. Trójstronność po raz kolejny się sprawdziła i nie możemy się doczekać, aby kontynuować postępy i dostarczać więcej marynarzom na całym świecie”.

Tim Springett, Wiceprzewodniczący ze strony Grupy Armatorów dodał: „Razem udało nam się wprowadzić pewne znaczące usprawnienia w zakresie praw marynarzy we współpracy z naszymi partnerami. Osiągnięcia STC dowodzą, że – niezależnie od problemu, z jakim boryka się nasza branża – gdy działamy razem, możemy go rozwiązać”.

Piąte posiedzenie Specjalnego Komitetu Trójstronnego MLC, 2006 odbyło się online i z udziałem osobistym w Genewie od 7 do 11 kwietnia.

Poprawki zostały przedstawione do zatwierdzenia na kolejnej sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy, która odbyła się w dniach 2–13 czerwca 2025 roku. Poprawki zostały zatwierdzone, powinny wejść w życie do grudnia 2027 r.

Oprócz poprawek do MLC 2006 Specjalny Komitet Trójstronny przyjął rezolucje dotyczące:

- *Wczesnego wdrożenia wyżej wymienionej przyjętej poprawki do Wytycznej B2.5.2 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. w celu zapewnienia uznania marynarzy za pracowników kluczowych;*
- *Utrzymania, w możliwie najszerszym zakresie, spójności między Konwencją MLC z 2006 r. a Konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego z 1965 r. z późniejszymi zmianami (Konwencja FAL) w odniesieniu do wymogów dotyczących schodzenia na ląd;*
- *Rozszerzenia mandatu Wspólnej MOP/IMO Trójstronnej Grupy Roboczej (JTWG);*
- *Apel o zwołanie spotkania JTWG w celu omówienia tematu czasu pracy i odpoczynku. Pełny zestaw tłumaczeń dokumentów dotyczących MLC, 2006 i kolejnych poprawek do MLC, 2006 znajduje się w biurze KSMMiR NSZZ „Solidarność” w Gdyni i w Szczecinie i jest dostępny dla zainteresowanych członków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.*

Opinia KSMMiR NSZZ „Solidarność” ws implementacji przez Polskę konwencji MLC, 2006 do polskiego porządku prawnego.

Dnia 3 października 2024 roku Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” przekazał do Zespołu Prawnego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” uwagi KSMMiR NSZZ „Solidarność” dot. implementacji MLC, 2006 do prawa polskiego.



Uwagi dotyczyły Sprawozdania Rządu RP z Konwencji MLC, 2006 z dnia 16 września 2024 roku, przekazanego do informacji Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”, otrzymanego z Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej sygnatura pisma DDPIV. 741.10.2024 z dnia 16.09.2024 roku. Dnia 16 października 2024 roku Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność” skierowała do MOP, z kopią do Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, oficjalne pismo i komentarze, oparte na krytycznych uwagach przygotowanych przez KSMMiR NSZZ „Solidarność”, dot. implementacji MLC, 2006.

KSMMiR NSZZ „Solidarność” zwróciła uwagę, że rządowy projekt ustawy o zmianie

ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych według założeń z dnia 6 sierpnia 2024 roku nie uwzględnia charakteru marynarskiej umowy o pracę, braku ciągłości zatrudnienia polskich marynarzy pracujących na statkach innych bander. Projekt nakłada obowiązek opłacania składek na ubezpieczenie społeczne przez marynarzy nie posiadających zatrudnienia czego nie można zaakceptować.

Projekt ustawy sprowadził się do zrzucenia problemu braku kontroli i nadzoru nad statkami tanich bander na barki marynarzy, którzy w wielu przypadkach nie będą w stanie udźwignąć konsekwencji zmian co może doprowadzić do bezrobocia lub rezygnacji z pracy na morzu.

Uzasadnienie:

1. Projekt nie spełnia oczekiwań polskich marynarzy i pogarsza istniejące warunki marynarzy mieszkających w Polsce i pracujących na statkach u zagranicznych armatorów (innych niż UE).
2. Podstawowe zastrzeżenie wzbudza fakt, że fundamentem zaproponowanego rozwiązania (mającego na celu uczynienie polskiej bandery konkurencyjnej wobec tzw. tanich bander) jest de facto obniżenie poziomu zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy zatrudnionych przez polskich armatorów. Odprowadzanie składki na ubezpieczenie społeczne od poziomu minimalnego wynagrodzenia przekłada się na radykalne obniżenie wysokości przyszłych świadczeń emerytalnych. **KSMMiR NSZZ „Solidarność” rozumie potrzebę budowy (czy odbudowy) konkurencyjności polskiej bandery, ale nie może to się odbywać wyłącznie przy pomocy obniżenia standardu przyszłych świadczeń emerytalnych polskich marynarzy.** Należy podkreślić, że w obecnym stanie prawnym ustawodawca zdecydował się na dofinansowywanie składki osób prowadzących pozarolniczą działalność gospodarczą (tzw. wakacje od ZUS polegające na braku obowiązku odprowadzania składki

przez płatnika samozatrudnionego i równocześnie modyfikację zapisu księgowego na indywidualnym koncie ubezpieczonego tak, jakby nie dokonał decyzji o skorzystaniu z „wakacji”). Jak można zakładać rozwiązanie to służy wsparciu przedsiębiorczości, która jest postrzegana przez ustawodawcę jako niezbędna dla rozwoju polskiej gospodarki. Podobnie budowa konkurencyjności polskiej bandery powinna być połączona z wykorzystaniem mechanizmu wsparcia ze środków publicznych.

3. Projekt nie rozwiązuje kwestii równego traktowania pracowników lądowych i morskich w sferze ubezpieczeń, gdyż wskazuje, że całość obciążenia ekonomicznego opłacanej składki spoczywa na marynarzu wykonującym pracę na podstawie umowy o świadczenie pracy na morzu.

4. Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych nie realizuje:

- Postanowień Konwencji MLC, 2006 ratyfikowanej przez Polskę 27.12.2011 roku zgodnie, z którą marynarze powinni być objęci ubezpieczeniem społecznym na warunkach nie gorszych niż pracownicy lądowi;
- Prośby bezpośredniej Komitetu Ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy - CEACR - przyjętej w 2019 roku skierowanej do Rządu Polskiego w 2019 roku – cytat: „... Komitet zauważa, że marynarze mieszkający w Polsce i zatrudnieni na statkach zagranicznych (innych niż UE) w przeciwieństwie do pracowników lądowych mieliby prawo do dobrowolnego członkostwa i musieliby samodzielnie ponosić ciężar finansowy składek zarówno pracodawcy, jak i pracownika, z naruszeniem zasady ustanowionej w Prawidła 4.5 ust. 3, zgodnie z którym marynarze podlegający krajowemu ustawodawstwu dotyczącemu zabezpieczenia społecznego są uprawnieni do korzystania z ochrony socjalnej nie mniej korzystnej niż ta, z której korzystają pracownicy lądowi. W związku z tym Komitet zwraca się do Rządu o wskazanie podjętych lub przewidzianych środków dla przestrze-

gania zasady równego traktowania marynarzy i pracowników lądowych w zakresie zabezpieczenia społecznego marynarzy służących na statkach zagranicznych (innych niż UE), w szczególności poprzez aktywne dążenie do zawarcia dwustronnych lub wielostronnych umów zabezpieczenia społecznego, na przykład z najważniejszymi państwami bandery w celu wprowadzenia w życie powyższej zasady.” Mając na uwadze powyższe **Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” wezwała Stronę Rządową do zmiany projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych**, uwzględniając interes polskich marynarzy oraz wymagania Konwencji MLC, 2006 ratyfikowanej przez Polskę 27.12.2011 roku i prośby bezpośredniej Komitetu Ekspertów MOP - 13 CEACR przyjętej w 2019 roku skierowanej do rządu polskiego w 2019 roku dot. Prawidła 4.5 i Kodeksu – Zabezpieczenie społeczne.

KSMMiR NSZZ „Solidarność” zwróciła uwagę, że wymienione w sprawozdaniu Strony Rządowej: „Regulacje dotyczące osób zatrudnionych na statkach pływających na morzu zawarte są także w dwustronnych umowach o zabezpieczeniu społecznym, łączących Polskę z Macedonią, Ukrainą, Mołdawią, Mongolią, Turcją, Izraelem, Białorusią oraz krajami b. Jugosławii (obecnie umowa ta dotyczy Czarnogóry, Serbii, Bośni i Hercegowiny) mają prawdopodobnie dla polskich marynarzy znikome znaczenie. Nie jest nam znana żadna liczba polskich marynarzy, którzy są zatrudnieni na statkach pod banderami w/w krajów – prawdopodobnie jest to liczba bliska zeru. Natomiast wg. posiadanych przez nas informacji na statkach obcych bander jest zatrudnionych około 35 tysięcy polskich marynarzy.

Rada KSMMiR NSZZ „Solidarność” podkreśliła, że nadal brak umów dwustronnych z najważniejszymi państwami bandery, w których zatrudniona jest większość polskich marynarzy.



Polska bandera w Sejmie RP

Dnia 15.10.2025r Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpatrzyła informację na temat konkurencyjności polskiej bandery, korzyści wynikających z pływania pod polską banderą, kierunków nowelizacji przepisów dotyczących rejestracji statków, analizy wyzwań i korzyści, wpływu na rozwój floty handlowej, inwestycji w żeglugę oraz konkurencyjności polskich portów i armatorów.



Zdjęcie : Biuletyn Morski KSMMiR 96/01/2024

Według informacji przedstawicielei Strony Rządowej do korzyści wynikających z pływania pod polską banderą należą kwestie wizerunkowe, bezpieczeństwa prowadzenia działalności, podatku tonażowego, rejestracji statku, hipoteki morskiej, ubezpieczeń społecznych marynarzy oraz podatku dochodowego marynarzy. Do poprawy konkurencyjności polskiej bandery ma przyczynić się ustawa o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw, która wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. Ustawa ta ma na celu umożliwienie wszystkim marynarzom zamieszkałym w Polsce, niezależnie od przynależności państwowej statków, na których pracują, uczestnictwa w polskim systemie ubezpieczeń społecznych. Ustawa przyczyni się do poprawy poziomu bezpieczeństwa socjalnego marynarzy oraz stabilności systemu ubezpieczeń społecznych oraz obniżenie kosztów zatrudnienia pod polską banderą.

W rządzie trwają prace nad projektem ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych. Celem ustawy będzie zapewnienie możliwości stosowania w Polsce środka pomocy publicznej w postaci podatku tonażowego – tj. zryczałtowanego, niskiego podatku, będącego alternatywą dla podatku CIT. Możliwość stosowania tego typu środka pomocy publicznej wzmocni konkurencyjność polskiej bandery i gospodarki. W projekcie planowane jest także dokonanie zmiany ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych celem poszerzenia zakresu podmiotowego stosowania zwolnienia dochodów marynarzy z podatku dochodowego od osób fizycznych przez eliminację wymagań dotyczących liczby przepracowanych w roku dni oraz obywatelstwa marynarzy objętych przedmiotowym środkiem pomocy publicznej.

Kolejna zmiana ma dotyczyć nowelizacji ustawy – Prawo farmaceutyczne, w celu eliminacji problemów armatorów związanych z zakupem produktów leczniczych

i wyrobów poprzez wprowadzenie rozwiązania pozwalającego na zgłaszanie i realizację zapotrzebowań w tym zakresie przez armatorów, co dotychczas negatywnie wpływało na prowadzenie działalności armatorskiej. Ministerstwo Infrastruktury pracuje także nad nowelizacją ustawy o rejestracji statków pod polską banderą, która ma na celu uproszczenie, przyspieszenie i digitalizację postępowania związanego z rejestracją statków. Atrakcyjność rejestracji statków w Polsce zwiększą środki deregulacyjne, polegające na przyspieszeniu procedur, w tym na rozszerzeniu możliwości wykorzystywania komunikacji elektronicznej i zmniejszeniu obciążeń administracyjnych, np. przez likwidację administracyjnego trybu zatwierdzania nazwy statku.

Przygotowywane propozycje legislacyjne przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności Polski jako państwa rejestracji statków i podejmowania działalności armatorskiej oraz miejsca podejmowania pracy marynarzy przez obywateli Polski, jak również obywateli innych państw. Komisja rozpatrzyła informację na temat funkcjonowania polskich armatorów, których flota pływa pod niepolskimi banderami – struktura przedsiębiorstw, wynagrodzenia pracowników z podziałem na pełnione funkcje, zasób kadrowy z podziałem na pełnione funkcje i narodowość.

Polscy armatorzy, co do zasady, wybierają bandery obce z powodów ekonomicznych i administracyjnych.

Opracowano na podstawie: sejm.gov.pl

W posiedzeniu Komisji GMiŻS uczestniczyli m.in.: przedstawiciele Rządu RP, polskich armatorów oraz związków zawodowych:

Andrzej Kościk - Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” i Henryk Piątkowski - Przewodniczący Związku Zawodowego Polskich Oficerów i Marynarzy.

H. Piątkowski przedstawił w imieniu Strony Pracowników: KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”, ZZPOiM i FZZMiR Stanowisko Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego do projektu zmian do ustawy o pracy na morzu przedłożonych w pakiecie zmian w projekcie ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą z dnia 3 września 2025. Pełny tekst wystąpienia znajduje się na stronie internetowej KSMMiR NSZZ „Solidarność” – www.solidarnosc.nms.org.pl *Skrótowe omówienie wystąpienia Andrzeja Kościka - Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w dalszej części Biuletynu Morskiego.*

Czy polska bandera będzie uznana poprzez ITF za tanią banderę!?



Zdjęcie: www.itf.org

Omówienie wystąpienia Andrzeja Kościka - Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność” i członek Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego na sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dnia 15.10.2025r Andrzej Kościk przypomniał posłom, pomimo, że niektórzy posłowie nie lubią słuchać o historii, że w roku 1991 „Solidarność” skierowała do Rządu RP zdecydowany protest przeciwko utworzeniu spółek zagranicznych w rajach podatkowych i przeflagowaniu polskich statków pod obce bandery.

- przyznał, że byli tacy marynarze, którzy chcieli przeflagowania, tylko że potem marynarze po kilkunastu latach przychodzili do biura „SOLIDARNOŚCI” i pytali dlaczego nie mają emerytury.

- zwrócił uwagę, że ustawa ws wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską bandera, który przygotowała Strona Rządowa to jest de facto rejestr otwarty dla polskiej bandery. Przypomniał, że Strona Pracowników mówiła o polskiej banderze dla polskich statków a Pan Minister przygotował rejestr również dla obcych właścicieli.

- poinformował, że Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) uważa statek za statek taniej bandery, jeżeli rzeczywisty właściciel statku znajduje się gdzie indziej niż w państwie bandery, pod która statek uprawia żegluge.

- przekazał ostrzeżenie, że jeżeli wprowadzone zmiany będą umożliwiały rejestr statków zagranicznych właścicieli bez zabezpieczenia podstawowych praw marynarzy, co może być oczywiście biznesowo uzasadnione, to ITF, do którego należy KSMMiR NSZZ „S” i pozostałe związki transportowców w Polsce nie zgodzą się z takim rozwiązaniem.

- poinformował, że na statkach tanich bander dochodzi do największej liczby zatrzymań i największej liczby porzuceń statków. Porzucenia statków według oficjalnych danych dotyczą przede wszystkim statków tanich bander.

- odniósł się negatywnie do wypowiedzi poprzedników, że jakoby rozwiązanie, które

dotyczy bandery cypryjskiej jest bardzo dobre. Zdaniem Andrzeja Kościka powinniśmy być bardzo ostrożni w otwieraniu naszego rejestru i w liberalizowaniu przepisów ze względu na wymagania MLC 2006 i ostatnie działania Europejskiego Urzędu Pracy.

- nadmieniał, że w proponowanych rozwiązaniach w sprawie wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą nie ma żadnej gwarancji zatrudnienia dla polskich marynarzy poza kapitanem. - zwrócił uwagę posłom Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, że obecnie polskie przedsiębiorstwa żeglugowe kontrolowane przez polski rząd przeflagowują swoje statki pod tanie bandery do rajów podatkowych. Jednocześnie Minister Finansów wydaje Rozporządzenie - Dziennik Ustaw poz. 128, z grudnia 2024 roku, gdzie znajduje się wykaz krajów i terytoriów stosujących szkodliwą konkurencję podatkową w zakresie podatku dochodowego od osób prawnych. Wśród tych państw są państwa taniej bandery, jak również jest Liberia, gdzie polscy armatorzy rejestrują statki!!!!!!!!!!!!!!

W podsumowaniu stwierdził, że projektowane przepisy otwierają polski rejestr dla wszystkich armatorów i związki zawodowe z takim rozwiązaniem się nie zgadzają.

Podkreślił, że jeżeli w ustawach nie zostaną zagwarantowane prawa do zawierania układów zbiorowych pracy dla marynarzy to związki rozważą złożenie wniosku do Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) o uznanie polskiej bandery za tanią banderę.

Poniżej dostęp do zapisu przebiegu posiedzenia oraz wystąpienia Przewodniczącego Krajowej Sekcji Morskiej Andrzeja Kościka – zeskanuj kod QR aparatem fotograficznym w swoim telefonie



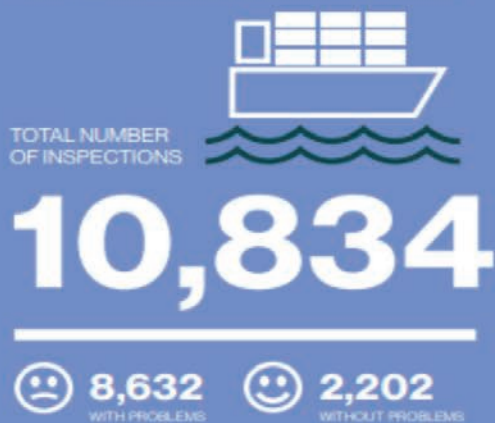
Rezultaty prowadzenia kampanii ITF przeciwko tanim banderom w 2024 roku

The ITF FOC campaign in numbers

As at 31 December 2024

ITF INSPECTIONS

Total number of vessels inspected broken down into number without problems and number with problems.



TOP 5 PROBLEMS

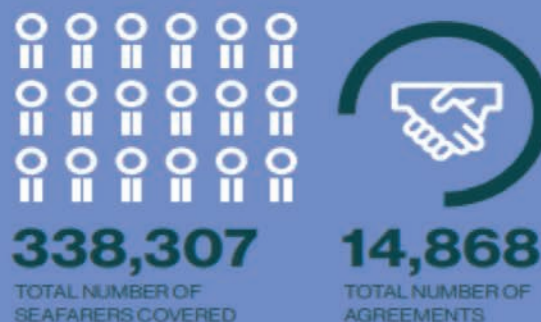
by type found during ITF inspections



TOTAL OWED WAGES RECOVERED



VESSELS AND SEAFARERS COVERED BY ITF AGREEMENTS



Zdjęcie: Seafarers' Bulletin 39/2025

Jubileusz 45. Rocznicy powstania NSZZ Solidarność



Sala BHP GDAŃSK - 31 sierpień 2025r źródło: tysol.pl

PIOTR DUDA: „Była, jest i będzie jedna Solidarność”.

Szkoda, że solidarność i wolność są pamiętane tylko w ten jeden dzień. Szczególnie mają z nimi problem obecnie rządzący, ale jako związkowcy Solidarności jesteśmy po to, żeby każdym rządzącym o nich przypominać. I będziemy to robić, czy się to komuś podoba, czy nie – powiedział dziś podczas uroczystości związanych z 45. rocznicą podpisania Porozumień Sierpniowych i powstania NSZZ „Solidarność” Piotr Duda, przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

„Nie wszyscy nas kochają, ale my robimy swoje”

Szczęść Boże! – rozpoczął przewodniczący, witając prezydentów Karola Nawrockiego

i Andrzeja Dudy oraz pozostałych uczestników spotkania.

Dziękuję bardzo, że jesteście dzisiaj z nami, z członkami Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, bo przez 45 lat trwania Związku wyglądało i wygląda to różnie. Nie wszyscy nas rozumieją, nie wszyscy nas kochają, ale my robimy swoje. Dlatego ten dzisiejszy dzień, to dzień świętowania i dumy, że jesteśmy członkami NSZZ „Solidarność”, w obecności naszych bohaterów i wspaniałych gości oraz prezydentów Rzeczypospolitej Polskiej. – podkreślił Piotr Duda.

Przewodniczący przypomniał, że dziś obchodzimy Święto Narodowe – Dzień Solidarności i Wolności ustanowione 20 lat temu, w 25 rocznicę powstania Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” i podpisania porozumień w Szczecinie, w Gdańsku, w Jastrzębiu-Zdroju i w Dąbrowie Górniczej. Szkoda, że solidarność i wolność są pamiętane tylko w ten jeden dzień. Szczególnie mają z nimi problem obecnie rządzący, ale jako związkowcy Solidarności jesteśmy po to, żeby każdym rządzącym o nich przypominać. I będziemy to robić, czy się to komuś podoba, czy nie – zaznaczył Przewodniczący.

To właśnie 45 lat temu w niedzielę w tej Sali BHP o godzinie 16.40 podpisano Porozumienie Gdańskie. Porozumienie, które stało się fundamentem powstania Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” – dodał.

Jak zaznaczył, dla pracowników ważne jest, że porozumienia wywieszane w sierpniu 1980 roku na bramie Stoczni Gdańskiej, nie zostały osierocone. A ich głównym punktem, jak powiedział, był postulat dotyczący wolnych, niezależnych związków zawodowych.

Ktoś tych postulatów musi pilnować i je realizować. Dlatego powstał Niezależny, Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, który został zarejestrowany 10 listopada 1980 roku. – zaznaczył.

„Solidarność nigdy nie szła po prostej drodze”

Jak podkreślił, droga do wolności, rozumianej jako wolność pracownicza, ale również jako wolność naszej Ojczyzny, była przelana krwią polskich robotników.

Solidarność jako związek zawodowy nigdy nie szła po prostej drodze. Zawsze szliśmy pod górę, a niejednokrotnie wspinaliśmy się

– powiedział, nawiązując do słów prezydenta Andrzeja Dudy, które wygłosił do delegatów XXX KZD w Zakopanem w 2022 roku.

Wspominał też o tym, że już stoczniowcy w 1980 roku najpierw domagali się sprawiedliwości dla Anny Walentynowicz oraz zachowania pamięci po pomordowanych w 1970 roku, a dopiero później później postulatów pracowniczych.

„Wykonujemy ciężką pracę na rzecz pracowników”

Od kilku tygodni w każdym zakątku naszego kraju Solidarność świętuje. Każda uroczystość poprzedzona jest modlitwą, tak jak było w 1980 roku. Bo Solidarność rodziła się pod krzyżem. W naszym Statucie, w preambule wpisane są wartości chrześcijańskie i nauka społeczna Kościoła

– podkreślił przewodniczący.

Piotr Duda wspominał także lata dziewięćdziesiąte jako trudny czas dla związkowców.

Walczyliśmy o każde miejsce pracy. Ówczesna władza nienawidziła nas i niekiedy tak jest do dnia dzisiejszego, tylko dlatego, że robimy to, co do nas należy. Wykonujemy ciężką pracę w zakładach pracy na rzecz pracownika.

– podkreślił, mówiąc, że niejednokrotnie próbowano związkowców skłócić z pracownikami, mimo iż Solidarność działa dla ich dobra i realizując ich postulaty.

Szanowni Państwo, to dla mnie wielki zaszczyt, że mogę stać na czele związku zawodowego, który jest najbardziej rozpoznawanym związkiem zawodowym na świecie, który ma tak wspaniałą historię. Ale to także

związek zawodowy, który walczy o swoje prawa. Nie tylko związkowców, ale i całej rzeszy pracowników

– podkreślił Piotr Duda.

Przewodniczący powiedział o osiągnięciach Solidarności z ostatnich lat. Podziękował Andrzejowi Dudzie za wspólne działania z ostatnich 10 lat na rzecz polskich pracowników.

Jest jeden wspólny postulat, który zrealizowaliśmy, który dziś jest nam bardzo potrzebny, to zmiany w Kodeksie postępowania cywilnego – zabezpieczenie, bo dzisiaj dochodzi znów do zwalniania z pracy działaczy związkowych, kobiet w ciąży, osób w wieku przedemerytalnym. A na pewno takie rzeczy nie powinny się dziać w takich miejscach jak PKP Cargo. To sytuacje dla nas niedopuszczalne, dlatego będziemy walczyć o prawa pracowników i będziemy zakładać kolejne organizacje

– podkreślił Piotr Duda.



Zdjęcie: solidarność.org.pl

Powiedział także, że Związek nie odpuści także walki z tzw. Zielonym Ładem. – Musimy zrobić wszystko, aby ten drapieżny Zielony Ład i te dyrektywy dotyczące termomodernizacji budynków i ETS 2 wyrzucić do kosza – zaznaczył.

Wspominał również działania Solidarności na forum Rady Dialogu Społecznego, a także walkę związku o dyrektywę w sprawie adekwatnych minimalnych wynagrodzeń.

Nie pozwoliliśmy, żeby ktokolwiek cokolwiek nam narzucał. Była, jest i będzie jedna Solidarność! – podkreślił przewodniczący.

„Wyrób czekoladopodobny nie będzie stał ponad Solidarnością”

Piotr Duda wyraził także oburzenie zerwaniem przez MKiDN umowy z Instytutem Dziedzictwa Solidarności. Umowa ma zakończyć się z końcem tego roku. Negatywnie ocenił także działania NIK w tej sprawie. Mówił również o Europejskim Centrum Solidarności:

My jako ludzie Solidarności wiemy, że żaden wyrób czekoladopodobny nie będzie stał ponad Solidarnością. Tu, w tej Sali BHP, jest duch Solidarności i tu będziemy krzawić nie tylko historię, ale wszystkie sprawy związane z naszym ukochanym związkiem, czyli NSZZ „Solidarność”

– podkreślił.

Szef „S” zwrócił się także do posłów PiS-u przypominając, że nie zrealizowali 14. postulatu dotyczącego emerytur stażowych.



Na zdjęciu: Kopie tablic z Postulatami Sierpniowymi znajdujące się w siedzibie NSZZ „Solidarność” w Gdańsku.

Nie przegralibyście tych wyborów, gdyby ten postulat był zrealizowany przez ostatnie osiem lat

– zaznaczył.

Solidarność żyje. Mało tego. Solidarność ma się dobrze. Ma się bardzo dobrze. Będzie pilnować Polski i pilnować praw pracowników. Niech żyje Polska, niech żyje Solidarność – zakończył przewodniczący.

Sala BHP GDAŃSK - 31 sierpień 2025r

źródło: tysol.pl

XVI Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

2025-11-17

Dnia 16 października 2025 r. w Szczecinie odbyło się XVI Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (KSMMiR NSZZ „S”).

Delegaci z Organizacji Zakładowych i Międzyzakładowych NSZZ „S” wchodzących w skład KSMMiR NSZZ „S” zapoznali się ze sprawozdaniem Rady i Komisji Rewizyjnej KSMMiR NSZZ „S”. Sprawozdanie dotyczyło działalności Rady za okres połowy bieżącej kadencji NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” od 18 maja 2023 r. do 16 października 2025 r. i objęło następujące tematy:

- *Układy zbiorowe pracy dla marynarzy akceptowane przez ITF.*
- *Roszczenia indywidualne marynarzy.*
- *Kampania organizowania portowców w Szczecinie i Świnoujściu.*
- *Realizacja uchwał XV WZD KSMMiR NSZZ „S”.*
- *Ubezpieczenia społeczne polskich marynarzy.*
- *Polska bandera.*
- *Rada Dialogu Społecznego.*
- *Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego i Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.*
- *Zrozumienie zmęczenia marynarza w operacjach promowych.*
- *Realizacja Uchwały Rady KSMMiR NSZZ „S” nr 18/XII/05/2024 z dnia 28.05.2024 roku ws bezpieczeństwa i ochrony marynarzy. Podwójna księgowość, czas pracy i obsada załogowa – ankieta KSMMiR NSZZ „S” – rezultaty.*
- *Konwencja MLC 2006 – poprawki do MLC 2006.*
- *Wystąpienie do MOP - opinia KK NSZZ „S” i KSMMiR NSZZ „S” ws. implementacji przez Polskę konwencji MLC 2006.*
- *Komitet Uczciwych Praktyk ITF – Santiago/Chile, 7-8.12. 2023 roku.*

- 46 Kongres ITF – Marakesz / Maroco, 13-19.10.2024.
- Opis działań OZ/OM NSZZ „S” należących do KSMMiR NSZZ „S”.
- Strona internetowa i Biuletyn Morski KSMMiR NSZZ „S”.
- Likwidacja mszy świętej dla marynarzy.
- Uroczystości, manifestacje i akcje NSZZ „Solidarność”.

Inspektorzy ITF w Polsce przekazali informacje na temat działalności Inspektoratu ITF w Polsce w portach Szczecin/Świnoujście i Gdynia/Gdańsk.

Delegaci zapoznali się również z tekstem poprawek do MLC, 2006 przyjętych 11.04.2025 przez Specjalny Komitet Trójstronny MLC, 2006. Poprawki zostały przedstawione do zatwierdzenia na następnej sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy, która odbyła się w dniach 2–13 czerwca 2025 roku. Poprawki zostały zatwierdzone, powinny wejść w życie do grudnia 2027 r.

Wśród zaproszonych gości obecni byli między innymi:

- Małgorzata Grucela-Jaśkiewicz – wdowa po kpt. ż. w. Andrzeju Jaśkiewicz, który był pierwszym Inspektorem ITF-u w Polsce.
- Grzegorz Adamowicz – Z-ca Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”, Sekretarz Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.
- Dariusz Głogowski – Przewodniczący Zarządu Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ „Solidarność”.
- Henryk Grymel – Skarbnik Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”.
- Marek Szymczak – Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”.
- Duszpasterz ludzi morza – „Stella Maris” w Szczecinie - Ks. Stanisław Flis odmówił modlitwę w intencji Delegatów XVI Walnego Zebrania Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.
- Grzegorz Adamowicz – Z-ca Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” odczytał list do Delegatów od Piotra Dudy Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

Treść listu Piotra Dudy Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”:



Informacje z działalności Organizacji działających w strukturach Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Informacja z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Pilotów Morskich.



Dnia 14 czerwca 2025 roku w porcie Gdańsk odbył się chrzest morski nowej łodzi pilotowej dla pilotów Morskich „PILOT 20”.

Na zaproszenie Przedsiębiorstwa Usług Morskich „Gdańsk Pilot” w chrzcie pilotówki udział wzięli m.in. Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” i Magdalena Karp – Sekretarz Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”.



Zdjęcie: www.portalmorski.pl

Nowa pilotówka została zbudowana w 2025 roku i dotarła do Gdańska po przebyciu ponad 800 mil morskich z miejscowości Kokkola, gdzie mieści się stocznia Kewatec - budowniczy statku. Jednostka ma 16,25 m długości, ponad 5 m szerokości i zanurzenie wynoszące 1,3 m.

Obecnie stacjonuje w Basenie Władysława IV w Porcie Gdańsk, który jest częścią Wolnego Obszaru Celnego (WOC). Wraz z pozostałymi trzema jednostkami pilotowymi: Pilot 22, Pilot 23 i Pilot 24 będzie czuwać nad bezpieczeństwem i sprawnością obsługi statków w porcie.



Zdjęcie: www.portalmorski.pl

Matką chrzestną nowej łodzi pilotowej została Anna Białkowska - zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, która nadała jednostce imię i dokonała symbolicznego rozbitcia butelki szampana o kadłub.

Poświęcenia bandery dokonał zaś Ojciec Edward Pracz – Krajowy Dyrektor Duszpasterstwa Ludzi Morza.



Zdjęcie: www.gospodarkamorska.pl

Informacja z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Morskich Służb Poszukiwania i Ratownictwa.



W MSPiR zatrudnionych jest ok. 310 pracowników. W styczniu 2024 roku liczba naszych członków wynosiła 32 osoby pracujące i 10 emerytów.

Obecnie do naszej organizacji związkowej należy 53 pracowników oraz 10 emerytów. (czyli ok. 17 % wszystkich pracowników) Wskazuje to na wzrost liczebności naszego związku w stosunku do początku roku 2024 o ok. 70 %

Działalność związkowa jest jakby dwutorowa. Prowadzimy negocjacje z Dyrekcją mające na celu poprawę warunków pracy i płacy:

- Wynegocjowano wzrost płacy zasadniczej w roku 2025 o 6% (proponowana przez pracodawcę podwyżka miała wynieść 4,7%)
- Podniesiono stawkę wyżywienia dla załóg statków ratowniczych do kwoty 50 zł dziennie i 60 zł za dzień świąteczny (wzrost o ok. 20 %).
- Wynegocjowano zwrot kosztów ponoszonych na wyrobienie 22 dokumentów kursów STCW przez pracodawcę

- *Podniesiono wysokość wpłaty dokonywanej przez pracodawcę na Pracownicze Plany Kapitałowe do 4% (z ustawowej obowiązkowej stawki 2.5%)*
- *Dyrekcja na prośbę związków zawodowych ponownie podpisała umowę z GOPR o możliwości korzystania przez pracowników MSPiR z pokoi gościnnych w stacjach GOPR*
- *Dla honorowych dawców krwi wynegocjowano z pracodawcą dodatkowe dni wolne od pracy*

Drugą istotną naszą działalnością są działania mające na celu zmianę przepisów, które ogólnie regulują niektóre nasze wewnętrzne zarządzenia. Uczestniczymy w posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Posiedzeniach Zespołu Trójstronnego oraz spotykamy się z posłami celem omawiania ważnych dla naszych pracowników problemów.

Wśród tematów które czasami od kilku lat próbujemy rozwiązać są:

- *Podpisanie przez Ministerstwo Infrastruktury Planu Rozwoju Służby SAR. Jest to dokument gwarantujący zapewnienie środków zarówno na modernizację i wymianę sprzętu używanego przez naszych pracowników jak i zapewnienie wzrostu środków na wynagrodzenia w latach następnych*
- *Zmiana Ustawy o Pracy na morzu w punkcie regulującym wysokość dodatku za gotowość do rozpoczęcia akcji ratowniczej z 18% najniższego wynagrodzenia godzinowego na 60% wynagrodzenia godzinowego danego pracownika (zgodnie z definicją pozostawania w dyżurze)*
- *Zmiana przepisów odnośnie naliczania wysokości składki na PFRON. Obecnie płacimy „karę” za niezatrudnianie wymaganej przepisami ilości osób niepełnosprawnych. Wynosi ona ok. 1000 zł rocznie na jednego pracownika.*

- *Zmiana przepisów odnośnie opodatkowania wyżywienia załóg statków ratowniczych. Obecnie czekamy na wyrok Sądu Najwyższego w tej sprawie.*

Ponadto obecnie prowadzimy rozmowy z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury oraz z posłami Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej odnośnie planowanej na przyszły rok 2026 wysokości podwyżki naszego funduszu wynagrodzeń.

Na dzień dzisiejszy planowany jest wzrost wynagrodzeń dla pracowników sfery budżetowej o 3 %.

Uważamy, że to jest niewystarczające i staraliśmy się aby środki na wynagrodzenia były wyższe.

Przy okazji chcielibyśmy podziękować przedstawicielom Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz Regionowi Gdańskiemu NSZZ „Solidarność” za wszelkie wsparcie i zaangażowanie w sprawy pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Bez waszej pomocy nie udało by się załatwić wielu spraw które, są dla nas ważne.



Na zdjęciach: Dariusz Słomiński, Przewodniczący KM NSZZ „Solidarność” MSPiR i Paweł Adamczuk – delegat OM

NSZZ „Solidarność” MSPiR na WZD KSMMiR
NSZZ „Solidarność” w kadencji 2023-2028

Informacja z działalności Komisji Zakładowej NSZZ Solidarność w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp z o.o.



W przeciwieństwie do innych OZ/OM NSZZ „Solidarność” wchodzących w skład KSMMiR NSZZ „Solidarność” nie mogą przedstawić nic pozytywnego przez ostatni okres naszej kadencji – **mówi Roman Smulski, Przewodniczący KZ NSZZ „Solidarność” w PRCiP Sp. z o.o.**

Kłopoty u nas trwają od kilkadziesiąt lat, co wiele razy przedstawiałem na posiedzeniach Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”, Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego oraz na Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Obecna działalność Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PRCiP Sp. z o.o. to ciężka walka i praca o utrzymanie firmy i miejsc pracy.

Trzy lata temu nastąpiła zmiana zarządu (który na początku wróżył pozbycie się większości problemów). Niestety rzeczywistość okazała się złudna i po trzech latach okazało się, że jesteśmy na skraju bankructwa.

Po raz kolejny zostaliśmy „nabici w butelkę”. Poważna rozmowa KZ NSZZ „Solidarność” w PRCiP Sp. z o.o. z właścicielem doprowadziła do natychmiastowego odwołania zarządu.

Poprzedni zarząd podpisaniem aktu notarialnego w sprawie spłacenia długu wobec pracowników z KZ NSZZ „Solidarność” w PRCiP i konsekwencjami z niewywiązania się z umowy chciał rękami związków doprowadzić do upadku firmy.

W ostatnim roku doszło do kilkumilionowej straty, poprzedni zarząd działał na niekorzyść firmy oddając przetargi konkurencji w konsekwencji czego cały sprzęt stoi bez pracy na bazie przedsiębiorstwa.

Od początku roku do czasu zmiany zarządu nigdy nie mieliśmy wynagrodzeń w terminie, zawsze z opóźnieniem.

Od grudnia zeszłego roku z 350 osobowej załogi zostało 250 pracowników.

Od dwóch miesięcy mamy nowy zarząd jednoosobowy plus dyrektora ekonomicznego.

Obecnie mimo, że jest ciężko pracownicy otrzymują wynagrodzenie na czas. Nowy Prezes dogadał się z dłużnikami aby nie doprowadzili do upadku firmy.

Chciałbym aby ta firma przetrwała i mimo ogromnych obecnie kłopotów własnościowych, finansowych i kadrowych. Dzięki swojej 46 letniej pracy i znajomości wartościowych osób, we współpracy z obecnym zarządem, staram się doprowadzić do odbudowy firmy i zapewnienia pozostałym pracownikom zatrudnienia i dobrze płatnej pracy.



Na zdjęciu: Roman Smulski Przewodniczący NSZZ Solidarność przy PRCiP

Informacja z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Polskiej Żegludze Bałtyckiej.



W grudniu 2021 roku, na stanowisko Przewodniczącej MOZ NSZZ „Solidarność” została wybrana Maria Kucharska.

Był to o tyle historyczny moment, że po raz pierwszy w dziejach organizacji funkcję tę objęła kobieta.

Wybór miał charakter symboliczny, bowiem był nie tylko wyrazem zaufania, ale również świadectwem zmian zachodzących w samym ruchu związkowym. Co ważne, decyzja delegatów była jednomyślna.

Czas początkowego okresu kadencji, przypadł na czas wyjątkowo trudny dla działalności związkowej.

Relacje z ówczesnym Zarządem firmy już praktycznie od początku układały się źle. Władze spółki ograniczały wszelką aktywność związków zawodowych poprzez:

- zakaz wywieszania ogłoszeń na terenie firmy,
- odmowę podpisywania delegacji, tym samym uniemożliwianie wszelkich wyjazdów w celu spotkań z załogami promów,

- utrudnianie organizowania spotkań z pracownikami.

Był to czas, kiedy podstawowe mechanizmy dialogu społecznego zostały zepchnięte na margines, a działalność związkowa ograniczona do minimum.

Sytuacja zaczęła się zmieniać dopiero po wyborach parlamentarnych w październiku 2023 roku. Wówczas podjęto działania zmierzające do powrotu Piotra Redmerskiego na stanowisko Prezesa Zarządu PŻB S.A. Jego ponowne objęcie funkcji otworzyło drogę do odbudowy płaszczyzn partnerskich relacji i przywrócenia przestrzeni do rozmów.

Efekty zmian były widoczne niemal natychmiast. Udało się wypracować i podpisać szereg porozumień, które znacząco poprawiły sytuację pracowników oraz samych związków zawodowych. Do naszych najważniejszych osiągnięć zaliczyć trzeba:

- **porozumienie w sprawie legalnego działania związków zawodowych w firmie**, co ostatecznie zakończyło praktyki ograniczające działalność organizacji. Porozumienia podpisane w latach 2010 – 2016 regulujące działalność związków zawodowych w Spółce po przejściu marynarzy na kontrakty, zostały przez poprzedni Zarząd wypowiedziane, co ograniczało prace stricte związkowe przewodniczących: do kilku godzin tygodniowo. Podpisane w maju 2024 porozumienie gwarantuje związkowi pełen etat przewodniczącego, traktowanie marynarzy jako pełnoprawnych członków związku, zgodnie z Ustawą, zapewnienie wszelkich udogodnień typu środki techniczne, materiały, pomieszczenia itp.
- **wznowienie rozmów o potrzebach pracowników** – od kwestii socjalnych po warunki zatrudnienia. Od października 2024, wraz z Krajową Sekcją Morską NSZZ „Solidarność” udało nam się wynegocjować podwyżkę dla pracowników. Obecnie, na nasz wniosek Zarząd wyraził zgodę na zakup i wyposażenie stref rekreacji, oczekiwanych od kilku lat przez członków załóg pływających. Wspólnie z Zarządem utworzyliśmy także fundusz socjalny dla pra-

owników pływających, inicjatywy której do tej pory nie udało się zorganizować.

- **zmiana zasad dotyczących przejścia na emeryturę** – obecnie pracownicy kończący aktywność zawodową, są informowani o planowanym zakończeniu kontraktu z dwumiesięcznym wyprzedzeniem (praktyką poprzedniego Zarządu było kończenie współpracy z pracownikami nawet w ostatnim dniu kontraktu). Porozumienie podpisane w lutym 2025 podniosło także dwukrotnie odpłatność emerytalną dla długoletnich pracowników.
- **porozumienie gwarantujące zatrudnienie pracownikom morskim**, co wprowadziło poczucie stabilizacji wśród członków załóg. Ponieważ w trakcie negocjacji Układu Zbiorowego na rok 2025 nie udało nam się wynegocjować sześćo miesięcznych kontraktów, opracowaliśmy i przedstawiliśmy Zarządowi projekt porozumienia dający możliwość pracownikom pływającym przepracowanie 12 „czternastek” w każdym roku kalendarzowym. W przypadku wystąpienia nadwyżki na danym stanowisku tworzone są grafiki zatrudnienia, przedstawiane pracownikom oraz związkowi. W przypadku braku zatrudnienia przez okres ponad dwóch miesięcy, istnieje możliwość wnioskowania przez pracownika o świadczenie socjalne.
- **przywrócenie wymiany informacji o sytuacji spółki**, pozwalające na bieżąco reagować na bieżące wyzwania i lepiej przygotowywać się do nich w przyszłości. Spotkania z Zarządem, odbywają się cyklicznie oraz w miarę potrzeb. Wyzwania, które stoją obecnie przed związkiem to najczęściej sprawy czysto finansowe; kolejne podwyżki, przywrócenie kosztów dojazdu do pracy, dopłaty do ubezpieczeń społecznych, dodatek stażowy dla pracowników pływających oraz wynegocjowanie ubezpieczenia medycznego.

Choć, jak wspomniałam, ostatnie lata były dla organizacji trudne, dziś można mówić o nowym otwarciu. Powrót do dialogu społecznego, odbudowa zaufania i stabilizacja sytuacji pracowników: to fundament, na którym można budować dalszą współpracę.

Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność” przy PŻB S.A. stoi obecnie przed wyzwaniem dalszego wzmocnienia swojej pozycji, między innymi poprzez kontynuowanie rozmów z Zarządem, doprowadzenie do właściwych stosunków międzyludzkich w firmie, dbania o interesy załogi w duchu odpowiedzialności i wzajemnego poszanowania.

Przygotowała: Maria Kucharska – Przewodnicząca Organizacji związkowej NSZZ Solidarność przy PŻN

Informacja z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Dalmor.



Organizacja NSZZ „Solidarność” Dalmor ma siedzibę na terenie byłego Portu Rybackiego Dalmoru.

W związku z zaprzestaniem działalności połowowej zakład nie zatrudnia pracowników morskich.

Nasi członkowie to głównie osoby pracujące na kontraktach marynarskich. Jednak najliczniejszą grupę związku stanowią byli pracownicy będący obecnie na emeryturze i renciści.

Ważnym wydarzeniem w obecnej kadencji był wybór Społecznego Inspektora Pracy, którym została koleżanka Ewa Burchardt – członek naszego Związku. Członkowie naszej Organizacji biorą czynny udział w życiu związkowym, m.in. w Komisjach Rewizyjnych, Portowej Radzie Opiekuńczej w Gdyni. Przewodnicząca uczestniczy również w Komisji Socjalnej w Dalmorze.

Kolejnym istotnym wydarzeniem w Spółce Dalmor Property Management, ważnym także dla pracy naszego Związku była zmiana Prezesa Spółki. Odwołano P Katarzynę Stanulewicz, a na to stanowisko powołano Pana Mikołaja Gašiora. Po tej zmianie nastąpiło pogorszenie współpracy między Związkiem a zarządem spółki.

Utrudniono naszą działalność poprzez odebranie dotychczasowego samodzielnego pokoju i przeniesienie nas do pomieszczenia, z którego korzystamy wspólnie z innym związkiem zawodowym.

Nasi Członkowie w sytuacjach losowych otrzymują zapomogi, a członkowie morscy dodatkowo zwrot kosztów badań lekarskich. Częściowo finansujemy także udział członków w pielgrzymce Ludzi Morza do Częstochowy. Organizujemy corocznie kilkudniowy wypoczynek w Ośrodku Wczasowym. Delegacje naszej organizacji biorą udział we wszystkich uroczystościach NSZZ „Solidarność” i państwowych. Nasza organizacja, mimo pojawiających się trudności, niezmiennie realizuje swoje zadania i pozostaje otwarta na dalszą współpracę z wszystkimi członkami NSZZ „Solidarność”. Dziękujemy za dotychczasowe wsparcie i aktywność.

Informacja z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Marynarzy i Rybaków.



W okresie od czerwca 2023 roku do września 2025 roku do Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” MiR przystąpiło 171 marynarzy. To czas intensywnego rozwoju, w którym działania związku koncentrowały się zarówno na pozyskiwaniu nowych członków, jak i na poszerzaniu oferty wsparcia.

Organizacja podpisała porozumienie o współpracy z firmą Vanity dzięki czemu członkowie mogą korzystać z szerokiej bazy ośrodków sportowych, od siłowni po baseny. Udało się również wynegocjować korzystne zniżki w Ośrodkach Szkoleniowych Vulcan (10%) oraz Mayday (15%), co otworzyło drogę do szkoleń i podnoszenia kwalifikacji na preferencyjnych warunkach. Niezmiennie funkcjonuje także bezpłatne doradctwo podatkowe, darmowe rozliczenie PIT oraz możliwość uzyskania porady w kwestiach finansowych. Dodatkowo przygotowano specjalną ofertę ubezpieczenia medycznego we współpracy z LuxMed, a członkowie kontynuują możliwość korzystania z grupowego ubezpieczenia w PZU.

Rok 2024 obfitował w działania bezpośrednie. Zastępca Przewodniczącego, Maciej

Konopka, odbył rejsy tzw. „kółka” promem Stena Line, spotykając się z załogami i zachęcając marynarzy do dołączenia do związku. Równolegle odbywały się również spotkania z marynarzami w Urzędzie Morskim, które stanowiły okazję do rozmów o codziennych wyzwaniach i problemach środowiska. Co istotne, Organizacja rozwija także aktywną działalność on line, dzięki czemu możliwy jest stały kontakt z członkami i szybkie reagowanie na ich potrzeby.

W dniach 16-17.09.2025 roku, w siedzibie Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, odbyło się szkolenie dla członków OM NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków „Budowanie odporności na stres i przeciwdziałania wypalenia zawodowego”.

Informacja z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ Solidarność Przy Polskiej Żegludzie Morskiej.



W latach 2023–2025, pomimo trudnej sytuacji finansowej armatora, Związek nasz negocjował coroczne podwyżki wynagrodzeń zarówno dla załóg morskich, jak i pracowników lądowych. Wzrosty wynagrodzeń pracowników morskich w tym okresie wyniosły od 2% do 16 %, w zależności od stażu pracy oraz zajmowanego stanowiska. Zamiast wyrazić zgodę na zamrożenie płac, MK NSZZ „Solidarność” przy PŻM prowadziła konstruktywny dialog z Zarządem PŻM P.P. Wprowadzono wyższe dodatki stanowiskowe. Pracownicy posiadający umiejętność spawania i toczenia, zatrudnieni na statkach

pozbawionych etatu magazyniera, otrzymali dodatkowe wynagrodzenie w wysokości 300 USD. Magazynierzy maszynowi uzyskali z kolei podwyżkę wynagrodzenia o 501 USD. Wprowadzono ponadto system bonusów lojalnościowych, a maksymalny czas trwania kontraktu morskiego skrócono do 4 ± 1 miesiąca. Za każdy dzień pracy przekraczający 150 dni na statku przysługiwała dodatkowa nagroda finansowa (1*dniówka). W omawianym okresie wysokość rekompensaty/refundacji ZUS została zwiększona z 150 do 210 USD miesięcznie. Zwrot kosztów prania odzieży roboczej otrzymali pracownicy lądowi. Na statkach masowych zapewniono bezpłatny dostęp do internetu (5 GB w ramach pakietu darmowego z możliwością dokupienia dodatkowych 15 GB; łącznie do 23 GB na osobę). Dzienny przydział wody mineralnej został zwiększony do 2,5 litra na osobę, przy czym ilość ta nie jest wliczana do kosztów żywienia załogi. Ponadto dla członków naszego związku organizowano wycieczki m.in. zwiedzanie Berlina. Organizacja konsekwentnie kontynuowała finansowanie wypoczynku oraz kolonii dla dzieci ze środków własnych, z funduszu socjalnego, a także pozyskała dodatkowe wsparcie finansowe ze strony spółki Cyfadaco. W okresie ostatnich dwóch lat udzielono wsparcia prawnego w ponad 100 indywidualnych sprawach dotyczących warunków pracy oraz rozwiązywania umów. Regularne wizyty na 71 statkach oraz stały kontakt z marynarzami przyczyniły się do wzrostu liczby członków Związku o 98 osób. MK NSZZ „Solidarność” przy PŻM aktywnie uczestniczyła w uroczystościach upamiętniających między innymi podpisanie Porozumień Sierpniowych w Szczecinie, Gdańsku i Jastrzębiu-Zdroju, a także w wydarzeniach poświęconych ofiarom Grudnia '70. Organizacja pozostaje w pełni świadoma występujących trudności, w szczególności związanych z niedoborem kandydatów na stanowiska marynarzy, co skutkuje koniecznością zatrudniania osób z zagranicy, w tym z Ukrainy, Bułgarii, Rumunii, Czech oraz Indonezji. Do najważniejszych wyzwań na kolejne lata zalicza się utrzymanie wysokiego poziomu wynagrodzeń oraz świadczeń przy ograniczonych

zasobach finansowych oraz dalszą poprawę warunków pracy. Plany organizacji obejmują ponadto zwiększenie liczebności Związku, rozszerzenie zakresu wsparcia socjalnego oraz wdrażanie nowych rozwiązań usprawniających codzienne funkcjonowanie pracowników. W latach 2023–2025 wszystkie założone cele Organizacji zostały osiągnięte. Systematyczna realizacja zaplanowanych działań oraz stały dialog z pracownikami przyczyniły się do poprawy warunków pracy oraz stabilizacji zatrudnienia. Wzrost liczby członków Związku stanowi potwierdzenie, iż podejmowane inicjatywy odpowiadają na rzeczywiste potrzeby personelu, wzmacniając poczucie bezpieczeństwa i solidarności w Grupie PŻM.

Informacja z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność.



PODSUMOWANIE DZIAŁALNOŚCI.

Ubezpieczenie NNW, HMS, opieka medyczna i programy lojalnościowe
Kontynuujemy programy ubezpieczenia NNW dla wszystkich marynarzy należących do OMK oraz inne programy jak pakiety opieki medycznej PZU i HMS. Utrzymujemy także różne programy lojalnościowe, dodając nowe **Ubezpieczenia społeczne**

OMK było zaangażowane w analizowanie i opiniowanie zmian związanych z wprowadzaniem nowego systemu ubezpieczeń spo-

łecznych dla polskich marynarzy pracujących pod banderami krajów spoza UE. OMK zamierza monitorować w jaki sposób nowe przepisy wpłyną na sytuację marynarzy temat zostanie podjęty przez pracodawców, głównie ich uczestniczenia w składkach na ubezpieczenie społeczne dla marynarzy.

Nękanie i zastraszanie na statku

Kilkukrotnie podnosiliśmy tematykę zastraszania i niewłaściwego traktowania marynarzy na statkach. W większości ste ażowane oraz jak ten przypadków złe traktowanie odbywało się na linii przełożony w kierunku podwładnego. Odnotowane sytuacje powstawały bezpośrednio na statku, lecz niektórych przypadkach były one powiązane ze zmianami w systemie zarządzania wprowadzanymi przez armatora.

Trefne oferty

Na bieżąco informujemy marynarzy o oszustwach, związanych głównie z fałszywymi ofertami pracy i próbami wyłudzenia danych osobowych, lub po prostu oszustwami finansowymi. Informacje, które publikujemy pochodzą z stron ITF oraz zgłoszeń od marynarzy należących do OMK, które weryfikujemy, a następnie publikujemy i zgłaszamy do armatora lub właściwych instytucji.

Sea4You

OMK od ponad 10 lat utrzymuje bezpłatny, internetowy serwis pracy dla marynarzy, który posiada już w swojej bazie ponad 6500 marynarzy oraz blisko 150 zarejestrowanych pracodawców.

Czas pracy na statkach i podwójna księgowość

OMK zaangażowało się w zbieranie informacji dotyczących podwójnej księgowości na statkach. Zebrane wyniki przekazane zostały do Krajowej Sekcji Morskiej, z których wynika, iż polscy marynarze nie spotykają się raczej z podwójnymi kontraktami, natomiast czas pracy w wielu przypadkach jest niewłaściwie rejestrowany. Zamierzamy powrócić do tego problemu.

Brak kadr, kryzys wynagrodzeń promocja pracy na morzu

Coraz znacznie odnotowujemy spadek zainteresowania pracą na morzu. Głównymi czynnikami są zmiana sytuacji gospodarczo

– ekonomicznej w Po pracodawców do podnoszenia wynagrodzeń o więcej, niż minimum, pozwalające utrzymać obsadę statku. Nieustanny proces obniżania kosztów eksploatacyjnych mocno odbija się na załogach, które zastępowane są marynarzami akceptującymi niższe pł w bankowych ze d formacji ewłaściwie wynagrodzeń, Polsce oraz niechęć płace. 29 OMK jest jednak przekonana, iż regularne kampanie promujące zawód marynarza mogłyby przyhamować spadek decyzji o pracy na morzu. Tym samym rozpoczęliśmy prace nad akcją pod tytułem „ a może na morze” z którą zamierzamy dotrzeć do młodzieży w całym kraju.

Rozwój Związku i żegluga promowa

W ostatnich latach skupiamy się na utrzymaniu Związku Zawodowego w TT Line i Euroafryce, z różnych skutkiem. Czasami są lepsze okresy, czasami gorsze. Niestety widać spadek zainteresowania działalnością związkową nie tylko w żegludze promowej ale także w pełnym wymiarze.

Kurs dla absolwentów MJE

A OMK kilkakrotnie podnosiło problem absolwentów MJE typu A, którzy nie podnieśli kwalifikacji do poziomu zarządzania w okresie 7 lat od ukończenia studiów. Zarzuciliśmy ustawodawcy ograniczenie ważności dyplomów ukończenia studiów bez opracowania programu szkoleń aby ta grupa zawodowa mogła nadal podnosić kwalifikacje. Ostatecznie udało się, powstał specjalny kurs. Utrzymujemy się przy tej tematyce, wspomagając marynarzy z OMK publikując informacje o planowanych szkoleniach w celu zebrania minimalnej ilości uczestników aby kursy mogły się odbyć.

AI i monitorowanie środowiska pracy

Przyglądamy się rozwojowi sztucznej inteligencji i monitorowania miejsc pracy z wykorzystaniem AI. Kilkakrotnie doradzaliśmy marynarzom gdzie może być wykorzystywana, czego może dotyczyć oraz na co zwracać uwagę. Nasze opinie opieramy na wynikach pracy Europejskiej Federacji Związków Zawodowych. Zwracamy uwagę marynarzy, iż wykorzystanie AI dla podniesienia bezpieczeństwa w pracy jest dopuszczalne jednak nie może być wykorzystywane do tworzenia systemów wydajności w pracy, nagradzania lub karania pracowników.

Poradnik - praca na statku

Opracowaliśmy nową wersję poradnika „Pierwsza praca na statku” zmieniając tytuł na „Praca na statku – najważniejsze informacje” ze względu na to, iż publikacja cieszyła się sporym zainteresowaniem, nie tylko wśród osób rozpoczynających pracę na morzu.

DIS i NIS

Kilkukrotnie interweniowaliśmy w sprawach związanych z ubezpieczeniami społecznymi polskich marynarzy pracujących pod banderami NIS i DIS. Zachęcamy polskich marynarzy aby informowali nas o sytuacji związanej z zatrudnieniem pod banderą NIS, w tym o ewentualnych przypadkach gdyby pracodawcy rezygnowaliby z polskich załóg ze względu na nowy, obowiązkowy system ubezpieczenia społecznego, powodujący wzrost kosztów pracowniczych.

Strefy wojenne, bezpieczeństwo pracy, zdrowie

Regularnie informujemy marynarzy o ich prawach wynikających z układów zbiorowych ITF gdy statki kierowane są do stref niebezpiecznych jak i ograniczeń z tym związanych w ogólnych warunkach zatrudnienia. Zawsze, jeżeli jest okazja, zwracamy uwagę na BHP, zdrowie oraz warunki socjalne na statkach, informując marynarzy o tym co im przysługuje oraz gdzie i kiedy mogą wystąpić sytuacje niebezpieczne.

Roszczenia, opiniowanie umów o pracę

W latach 2023-2025 przez OMK przewinęło się blisko 30 roszczeń związanych z zaległymi wynagrodzeniami, nieuczciwym traktowaniem, naruszeniami przez pracodawców warunków zatrudnienia związanych z opieką medyczną, świadczeniami chorobowymi i odszkodowaniami. Regularnie opiniujemy umowy o pracę i doradzamy na co zwracać uwagę przed podpisaniem kontraktu.



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

NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków
Plac Kaszubski 8 II piętro, p. 201
81-350 Gdynia
Tel: +48 58 621 85 41
Tel./fax: +48 58 661 20 35
e-mail: marynarz@nms.org.pl
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



Organizacja
Marynarzy Kontraktowych NSZZ "S"
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
Tel: +48 91 422 02 02
e-mail: biuro@nms.org.pl
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



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



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



NSZZ "S" Pilotów Morskich
ul. Przemysłowa 6
80-542 Gdańsk
Tel: +48 725 706 721
e-mail: nszz.piloci@portgdansk.pl



KOORDYNATOR ITF
Adam Mazurkiewicz
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl
tel: +48 501 539 329

INSPEKTOR ITF
Grzegorz Daleki
Plac Kaszubski 8 II p.pok.201
81-350 Gdynia
e-mail: daleki_grzegorz@itf.org.uk
tel: +48 514 430 374